

УТВЕРЖДЕНО

Приказ Департамента  
по авиации Министерства  
транспорта и коммуникаций  
Республики Беларусь  
19.08.2025 № 257 (в редакции  
приказа Департамента по  
авиации от 14.01.2026 № 15)

**РУКОВОДСТВО  
ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ И КОНТРОЛЮ ЗА  
ЭКСПЛУАТАНТАМИ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Минск, 2026





## СОДЕРЖАНИЕ

|             |                                                                                                                                 |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| РАЗДЕЛ I.   | Общие положения                                                                                                                 |
| ГЛАВА 1.    | Область применения                                                                                                              |
| ГЛАВА 2.    | Сокращения, основные термины и их определения                                                                                   |
| ГЛАВА 3.    | Процедура сертификации                                                                                                          |
| ГЛАВА 4.    | Сертификат эксплуатанта воздушного судна и эксплуатационные спецификации к нему                                                 |
| РАЗДЕЛ II.  | Порядок проведения сертификации заявителя                                                                                       |
| ГЛАВА 5.    | Общие положения процедуры сертификации заявителя                                                                                |
| ГЛАВА 6.    | Этап, предшествующий подаче заявления                                                                                           |
| ГЛАВА 7.    | Этап подачи заявления                                                                                                           |
| ГЛАВА 8.    | Этап оценки документов                                                                                                          |
| ГЛАВА 9.    | Этап инспекции и демонстрации                                                                                                   |
| ГЛАВА 10.   | Этап сертификации                                                                                                               |
| ГЛАВА 11.   | Процедура подготовки и проведения сертификации заявителя для продления срока действия сертификата эксплуатанта воздушного судна |
| РАЗДЕЛ III. | Контроль за деятельностью эксплуатантов воздушных судов в части обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности     |
| ГЛАВА 12.   | Общие положения                                                                                                                 |
| ГЛАВА 13.   | Действия в процессе контроля за деятельностью эксплуатанта воздушного судна                                                     |
| ГЛАВА 14.   | Инспекционная проверка базовых объектов, включая представительства эксплуатанта воздушного судна, в том числе при аэропортах    |
| ГЛАВА 15.   | Инспекционная проверка воздушных судов на перроне                                                                               |
| ГЛАВА 16.   | Инспекционная проверка на маршруте                                                                                              |
| ГЛАВА 17.   | Инспекционная проверка пассажирских или грузовых кабин и работы бортпроводников или бортоператоров                              |
| ГЛАВА 18.   | Инспекционная проверка на аэродромах временного базирования, в том числе за рубежом                                             |
| ГЛАВА 19.   | Инспекционная проверка по обеспечению безопасности при выполнении полетов в зоны конфликтов                                     |
| РАЗДЕЛ IV.  | Аренда и чартерные полеты (фрахтование) воздушных судов                                                                         |
| ГЛАВА 20.   | Общие положения                                                                                                                 |
| ГЛАВА 21.   | «Сухая» аренда (аренда воздушного судна без экипажа)                                                                            |
| ГЛАВА 22.   | «Мокрая» аренда (аренда воздушного судна с экипажем)                                                                            |



|                |                                                                                                                         |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ГЛАВА 23.      | Использование статьи 83 bis Чикагской конвенции                                                                         |
| ГЛАВА 24.      | Государственный контроль за другими аспектами сотрудничества между эксплуатантами воздушных судов                       |
| Приложение 1   | Инспекционные контрольные перечни проверки РПП                                                                          |
| Приложение 2   | Инспекционные контрольные перечни проверки изменений в РПП                                                              |
| Приложение 3.  | Справочная информация заявителю                                                                                         |
| Приложение 4.  | Квалификационные требования к лицам заявителя, указанным в пункте 40 АП № 100                                           |
| Приложение 5.  | Справочный материал для проведения процедуры тестирования лиц заявителя                                                 |
| Приложение 6.  | План работы сертификационной комиссии                                                                                   |
| Приложение 7.  | Инспекционный контрольный перечень оценки экономического состояния заявителя                                            |
| Приложение 8.  | Инспекционные контрольные перечни проведения встречи, предшествующей подаче заявления                                   |
| Приложение 9.  | Перечень вопросов оценки соответствия заявителя сертификационным требованиям                                            |
| Приложение 10. | Инспекционный контрольный перечень предварительного рассмотрения и оценки заявления, документов на сертификацию         |
| Приложение 11. | Инспекционный контрольный перечень оценки документов на сертификацию                                                    |
| Приложение 12. | Список лиц, присутствующих на совещании                                                                                 |
| Приложение 13. | Инспекционные контрольные перечни проверки заявителя на соответствие сертификационным требованиям                       |
| Приложение 14. | Инспекционный контрольный перечень проверки заявителя при демонстрации процедур аварийной эвакуации из воздушного судна |
| Приложение 15. | Инспекционный контрольный перечень проверки заявителя при демонстрации процедур вынужденной посадки на воду             |
| Приложение 16. | Инспекционные контрольные перечни проверки заявителя при проведении демонстрации летной эксплуатации                    |
| Приложение 17. | Классификация несоответствий стандартам обеспечения безопасности полетов воздушных судов                                |
| Приложение 18. | Форма акта сертификационной проверки                                                                                    |
| Приложение 19. | Форма плана мероприятий по устранению                                                                                   |





- несоответствий по категории «2» и «3», выявленных при проведении сертификационной проверки
- Приложение 20. Порядок заполнения формы сертификата эксплуатанта воздушного судна и эксплуатационных спецификаций к нему
- Приложение 21. Форма акта инспекционной проверки
- Приложение 22. Форма отчета о проведенном инспектировании воздушного судна на перроне
- Приложение 23. Классификация выявленных несоответствий (список предварительно описанных выводов)
- Приложение 24. Форма чернового контрольного списка
- Приложение 25. Форма акта контроля загрузки воздушного судна
- Приложение 26. Порядок действий инспектора по категориям выявленных несоответствий
- Приложение 27. Инспекционный контрольный перечень принятия решения эксплуатантом воздушного судна о выполнении чартерного рейса в зону конфликта
- Приложение 28. Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия договора аренды воздушного судна сертификационным требованиям к заявителю или эксплуатанту воздушного судна
- Дополнение 1. Требования, предъявляемые к воздушным судам и эксплуатантам ВС для выполнения полетов с применением навигации, основанной на характеристиках (PBN)
- Дополнение 2. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов в воздушном пространстве в соответствии с минимальными требованиями к навигационным характеристикам в воздушном пространстве Северной Атлантики (NAT HLA)
- Дополнение 3. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов в воздушном пространстве с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования (RVSM)
- Дополнение 4. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов в условиях низкой видимости (LVO)
- Дополнение 5. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- p>Дополнение 6. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю при организации и перевозке опасных грузов по воздуху (DG)
- Дополнение 7. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов на самолетах с одним газотурбинным двигателем ночью или в приборных метеорологических условиях (SET-IMC)
- Дополнение 8. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов с использованием бортовой электронной информационной системы (EFB)
- Дополнение 9. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов с системой визуализации ночного видения (NVIS)
- Дополнение 10. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов с использованием подъемного оборудования вертолета (ННО)
- Дополнение 11. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов в целях вертолетной службы скорой медицинской помощи (HEMS)
- Дополнение 12. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов в открытом море (HOFO)
- Дополнение 13. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов с грузом на внешней подвеске (HESLO)
- Дополнение 14. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах (HEC)
- Дополнение 15. Требования, предъявляемые заявителю воздушного судна для выполнения полетов на десантирование парашютистов или грузов.
- Дополнение 16. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения полетов на пилотаж
- Дополнение 17. Требования, предъявляемые к воздушным судам и заявителю для выполнения авиационно-химических работ (АХР). Порядок выполнения АХР
- Дополнение 18. Требования к эксплуатанту воздушного судна по организации слежения за воздушными судами

## **РАЗДЕЛ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

### **ГЛАВА 1 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ**

1. Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов (далее – Руководство) разработано на основании требований, изложенных в документе Дос 8335 ИКАО «Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора», Дос 10059 ИКАО «Руководство по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации», Авиационных правил по сертификации деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских воздушных судах, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 4 октября 2024 г. № 100 (далее – АП № 100).

2. Настоящее Руководство является инструктивным материалом для работников Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее – Департамент по авиации) и государственного учреждения «Авиационная инспекция» (далее – Авиационная инспекция) при организации и проведении процедур сертификации и контроля (надзора) за деятельностью эксплуатантов гражданских воздушных судов Республики Беларусь.

Процедуры, содержащиеся в настоящем Руководстве, используются должностными лицами Департамента по авиации и инспекторами Авиационной инспекции при проведении оценки заявителя до выдачи сертификата эксплуатанта воздушного судна, в процессе проведения сертификации, при осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля при проверке деятельности эксплуатанта воздушного судна.

3. Департамент по авиации и Авиационная инспекция осуществляют инспекторские функции в области гражданской авиации.

4. Департамент по авиации и Авиационная инспекция участвуют в проведении:

необходимых процедур и оценок заявителя, предшествующих первоначальной выдаче или продлению срока действия сертификата эксплуатанта воздушного судна;

процедуры сертификации;

контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

5. Для эффективного выполнения возложенных функций Департамент по авиации и Авиационная инспекция имеют соответствующий подготовленный и квалифицированный персонал.

6. Для осуществления инспекторского контроля за деятельностью каждого эксплуатанта воздушного судна назначаются на определенный период времени (например, на два или три года) инспекторы Авиационной инспекции.

По истечении периода времени, определенного в приказе Департамента по авиации, проводится ротация инспекторского состава во избежание конфликтов интересов.

7. Для осуществления контроля за деятельностью эксплуатанта воздушного судна привлекаются должностные лица Департамента по авиации и инспекторы Авиационной инспекции по направлению деятельности при проведении инспекционных проверок, предусмотренных Программой контроля (надзора), ежегодно разрабатываемой для осуществления постоянного инспекторского контроля за обеспечением безопасности полетов эксплуатантами ВС со стороны государства, которая утверждается приказом Департамента по авиации.

8. Инспекторы Авиационной инспекции, назначенные для осуществления функций инспекторского контроля за эксплуатантами воздушных судов, должны поддерживать постоянный контакт с руководством и авиационным персоналом эксплуатантов воздушных судов, проводить контроль деятельности эксплуатанта воздушного судна при производстве полетов, поддержании летной годности воздушных судов, подготовке авиационного персонала.

9. Заявители, планирующие воздушные перевозки, авиационные работы на гражданских воздушных судах и эксплуатанты воздушных судов, осуществляющие воздушные перевозки, авиационные работы на гражданских воздушных судах, применяют положения настоящего Руководства для проведения процедур сертификации.

10. Настоящим Руководством регулируется:  
получение сертификата эксплуатанта воздушного судна впервые;  
продление срока действия сертификата эксплуатанта воздушного судна;

внесение изменений в эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатанта воздушного судна;

инспекционный контроль (надзор) за выполнением эксплуатантом воздушного судна требований, предоставленных ему сертификатом и эксплуатационными спецификациями к нему;

принятие решений по результатам инспекционных проверок.

11. Мероприятия по инспекторскому контролю за обеспечением безопасности полетов в отношении каждого эксплуатанта воздушного судна проводятся в соответствии с Программой контроля (надзора).

При планировании мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов учитывается, что все аспекты деятельности эксплуатанта ВС в ходе одной инспекционной проверки одновременно охватить невозможно. В связи с этим планирование мероприятий осуществляется таким образом, чтобы все области, подлежащие инспекционному контролю, были охвачены в межсертификационный период.

12. Инспекционные проверки необходимо планировать на основе оценки факторов риска авиационной деятельности эксплуатанта воздушного судна.

При этом периодичность инспекционных проверок направлений авиационной деятельности эксплуатанта воздушного судна, связанных с наибольшим риском, может быть увеличена.

При подготовке к проведению инспекционной проверки должностному лицу Департамента по авиации или государственному (авиационному) инспектору Авиационной инспекции (далее – инспектор) необходимо провести анализ фактических и потенциальных опасных факторов, связанных с деятельностью заявителя, их оценку и контроль рисков для безопасности полетов, связанных с выявленными источниками опасности, в рамках системы управления безопасностью полетов соответствующего эксплуатанта воздушного судна.

## **ГЛАВА 2**

### **СОКРАЩЕНИЯ, ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

13. Для целей настоящего Руководства применяются сокращения, используемые в АП № 100, а также следующие сокращения:

|      |                                                       |
|------|-------------------------------------------------------|
| АСУП | – автоматическая система управления полетом;          |
| ВПР  | – высота принятия решения;                            |
| ВОРЛ | – вторичный обзорный радиолокатор;                    |
| ВСУ  | – вспомогательная силовая установка;                  |
| ИАС  | – инженерно-авиационная служба;                       |
| КВС  | – командир ВС;                                        |
| КПК  | – курсы повышения квалификации;                       |
| КТОП | – конфигурация, техническое обслуживание и процедуры; |



|       |                                                |                                                         |
|-------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| ПВП   | – правила визуальных полетов;                  |                                                         |
| ППП   | – правила полетов по приборам;                 |                                                         |
| СУБП  | – система управления безопасностью полетов;    |                                                         |
| ADF   | – automatic directional finder                 | – автоматический пеленгатор;                            |
| ADS   | – automatic dependent surveillance             | – автоматическое зависимое наблюдение;                  |
| ADS-B | – automatic dependent surveillance – broadcast | – радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение; |
| ADS-C | – automatic dependent surveillance — contract  | – контрактное автоматическое зависимое наблюдение;      |
| AEC   | – aeroplane/engine configuration               | – конфигурация «самолет/двигатель»;                     |
| AEO   | – all engines operative                        | – все исправные двигатели;                              |
| AMM   | – aircraft maintenance manual                  | – руководство по техническому обслуживанию ВС;          |
| CPDLC | – controller-pilot data link communications    | – связь по каналу передачи данных «диспетчер-пилот»;    |
| LNAV  | – lateral navigation                           | – боковая навигация;                                    |
| TGL   | – temporary guidance leaflet                   | – временный инструктивный бюллетень.                    |

14. Для целей настоящего Руководства применяются термины и их определения в значениях, указанных в Воздушном кодексе Республики Беларусь, АП № 100, а также следующие термины и их определения:

автономный контроль целостности в приемнике (далее – RAIM) – вид бортовой системы функционального дополнения, когда процессор приемника GNSS определяет целостность навигационных сигналов GNSS, используя только сигналы глобальной системы определения местоположения (далее – GPS) или сигналы GPS, дополненные абсолютной высотой (баро-средство);

бортовая система функционального дополнения (далее – ABAS (aircraft based augmentation system)) – система, которая дополняет и (или) интегрирует информацию, полученную от других элементов GNSS, с информацией, имеющейся на борту ВС. Наиболее распространенным видом ABAS является RAIM;

вертикальное эшелонирование – интервал, устанавливаемый между ВС в вертикальной плоскости для предотвращения столкновения;

возможности выдерживания относительной высоты – характеристики выдерживания относительной высоты ВС, которые

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

возможны в номинальных эксплуатационных условиях при надлежащей эксплуатации и техническом обслуживании ВС;

выключение двигателя – состояние двигателя, когда он перестает функционировать и выключается экипажем, или его выключение вызвано внешним воздействием. Для применения и расчета EDTO, учитываются все случаи выключения двигателя на взлете от момента достижения скорости принятия решения до приземления;

дальность видимости на ВПП – расстояние, в пределах которого пилот ВС, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию;

двигательная система – система, состоящая из двигателя и всего другого оборудования, используемого для обеспечения функций, необходимых для поддержания мощности (тяги) любого одного двигателя, контроль и управления им после установки на планере самолета;

доказательная документация – документы, предоставляемые заявителем при подаче заявления на проведение сертификации для получения сертификата эксплуатанта ВС впервые или при продлении срока его действия, которые подлежат контролю Департаментом по авиации;

документ, касающийся КТОП, для полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром – документ, утвержденный государством разработчика и содержащий минимальные требования к конфигурации конкретного самолета, включающие любые специальные проверки и осмотры, ограничения сроков эксплуатации оборудования, ограничения, налагаемые типовым MMEL, и правила технического обслуживания, признанные необходимыми для определения пригодности АЕС к выполнению полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром;

запасной аэродром при EDTO – запасной аэродром, указанный в диспетчерском разрешении или разрешении на полет и предназначенный для использования в случае ухода на запасной аэродром при EDTO, отвечающий соответствующим диспетчерским минимумам (метеоусловия и состояние летного поля). Это определение относится к планированию полетов и никоим образом не ограничивает полномочия командира ВС при выполнении полета. Запасным аэродромом на маршруте также могут быть аэродромы вылета и (или) пункта назначения;

заявитель – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, подавшее в Департамент по авиации заявление на проведение сертификации для получения сертификата эксплуатанта ВС;



зональная навигация – метод навигации, позволяющий ВС выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия основанных на опорных станциях 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;

инфраструктура навигационных средств – наличие спутниковых или наземных навигационных средств для обеспечения соблюдения требований навигационной спецификации;

контроль с использованием циклического избыточного кода – математический алгоритм, применяемый в отношении цифрового выражения данных, который обеспечивает определенный уровень защиты от потери или изменения данных;

концепция воздушного пространства – общая картина и предполагаемая структура производства полетов в пределах данного воздушного пространства. Концепции воздушного пространства разрабатываются для достижения конкретных стратегических целей, таких как повышение безопасности полетов, увеличение пропускной способности воздушного движения, снижение отрицательного воздействия на окружающую среду и т. д. Концепции воздушного пространства могут содержать подробные сведения о практической организации воздушного пространства и ее пользователях на основе конкретных допущений CNS/ATM, например, структуру маршрутов ОВД, минимумы эшелонирования, разделение маршрутов и высоту пролета препятствий;

маршрут RNP – маршрут ОВД, установленный для использования ВС, соблюдающими предписанную навигационную спецификацию RNP;

маршрут зональной навигации – маршрут ОВД, установленный для ВС, которые могут применять зональную навигацию;

навигация, основанная на характеристиках – зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам ВС, выполняющих полет по маршруту ОВД, схему захода на посадку по приборам или полет в установленном воздушном пространстве. Требования к характеристикам определяются в навигационных спецификациях в виде точности, целостности, непрерывности, готовности и функциональных возможностей, необходимых для выполнения планируемого полета в контексте концепции конкретного воздушного пространства;

оборудование RNAV – оборудование, которое работает,



автоматически определяя положение ВС от одного или комбинации установленных датчиков VOR/DME, либо DME/DME, либо инерциальной навигационной системы (далее – INS) или инерциальной опорной системы (далее – IRS), GPS;

обслуживание 4D/15 – при предоставлении обслуживания воздушного движения орган ОВД получает информацию о местоположении в четырех измерениях (широта, долгота, абсолютная высота, время) с интервалом 15 минут или менее от надлежащим образом оборудованных ВС;

пассажирское ВС – ВС, осуществляющее перевозку любого лица, не являющегося членом экипажа, сотрудником эксплуатанта ВС при исполнении служебных обязанностей, уполномоченным представителем соответствующего национального полномочного органа или сопровождающим партию груза или другой груз;

грузовое ВС – любое ВС, кроме пассажирского ВС, которое перевозит груз или имущество;

персонал служб руководства полетами – сотрудники по обеспечению полетов (полетные диспетчеры) или другие прошедшие надлежащую подготовку лица, которые назначены эксплуатантом ВС для осуществления руководства полетами и контроля и (или) которым переданы обязанности, функции или задачи по руководству полетами;

план полета – определенные сведения о намеченном полете или части полета ВС, представляемые органам обслуживания воздушного движения;

полеты по RNAV – полеты ВС с использованием зональной навигации для прикладных процессов RNAV. Полеты по RNAV включают использование зональной навигации для полетов, которые не разработаны в соответствии с настоящим руководством;

полеты по RNP – полеты ВС с использованием системы RNP для навигационных прикладных процессов RNP;

равноудаленная точка – это точка на маршруте полета самолета от которой время полета до двух ближайших пригодных запасных аэродромов одинаково;

сегмент маршрута с EDTO – сегмент маршрута от точки входа до точки выхода на маршруте с EDTO, в котором самолет остается в пределах утвержденного для эксплуатанта ВС максимального времени ухода на запасной аэродром;

система автоматического управления полетом – бортовое оборудование, обеспечивающее в пределах его возможностей и в соответствии с выбором пилота автоматическое управление траекторией

полета, пространственным положением или скоростью ВС;

система автоматической посадки – бортовое оборудование, обеспечивающее автоматическое управление самолетом в процессе выполнения захода и посадки;

система наблюдения ОВД – общий термин, под которым в отдельности понимаются системы ADS-B, первичный обзорный радиолокатор, ВОРЛ или любая другая сопоставимая наземная система, позволяющая опознать ВС;

система RNAV – навигационная система, позволяющая ВС выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия навигационных средств, основанных на опорных станциях, или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации. Система RNAV может быть составной частью системы управления полетом (далее – FMS);

система RNP – навигационная система, которая обеспечивает контроль на борту за выдерживанием характеристик и выдачу предупреждений об их несоблюдении;

смешанная навигационная среда – среда, в которой могут применяться различные навигационные спецификации в пределах одного и того же воздушного пространства (например, маршруты RNP 4 и RNP 10 в одном и том же воздушном пространстве), или когда в одном и том же воздушном пространстве допускается использование обычной навигации наряду с применением RNAV или RNP;

скорость с АЕО – любая скорость при всех работающих двигателях в сертифицированном диапазоне режимов полета самолета;

скорость с ОЕІ – любая скорость при одном неработающем двигателе в сертифицированном диапазоне режимов полета самолета;

спутниковая система функционального дополнения – система функционального дополнения с широкой зоной действия, в которой пользователь принимает дополнительную информацию от передатчика, установленного на спутнике;

стандартный маршрут вылета по приборам – установленный маршрут вылета по ППП, связывающий аэродром или определенную ВПП аэродрома с назначенной основной точкой, обычно на заданном маршруте ОВД, в которой начинается этап полета по маршруту;

стандартный маршрут прибытия по приборам – установленный маршрут прибытия по ППП, связывающий основную точку, обычно на маршруте ОВД, с точкой, от которой может начинаться полет по опубликованной схеме захода на посадку по приборам;

Технические инструкции – Технические инструкции по безопасной

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

перевозке опасных грузов по воздуху, утверждаемые и периодически выпускаемые в соответствии с процедурой, установленной Советом ICAO в Doc 9284;

точка входа на маршрут EDTO (входная точка) – исходная точка на маршруте полета самолета, от которой полет составляет 60 минут полетного времени по согласованной крейсерской скорости с OEI в штилевых условиях до подходящего аэродрома перед входом в сегмент EDTO;

точка выхода на маршруте EDTO – точка на маршруте полета самолета в конце сегмента с EDTO, от которой полет составляет 60 минут полетного времени по согласованной крейсерской скорости с OEI в штилевых условиях до подходящего аэродрома;

требования к КТОП для полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром – минимальные требования к конфигурации конкретного самолета, включающие любые специальные проверки и осмотры, ограничения сроков эксплуатации оборудования, ограничения, налагаемые типовым минимальным перечнем оборудования, и правила технического обслуживания, признанные необходимыми для обеспечения пригодности АЕС к выполнению полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром;

требования стандартной конфигурации EDTO – конкретные требования минимальной конфигурации самолета, включая любые специальные осмотры, ограничения работоспособности оборудования, ограничения MMEL и методов технического обслуживания, необходимого для установления пригодности АЕС для полетов с максимальным временем ухода на запасной аэродром;

устройство выдерживания абсолютной высоты – любое оборудование, которое предназначено автоматически удерживать ВС на расчетной барометрической высоте;

условия эксплуатации ВС – комплекс условий, подлежащих обязательному выполнению эксплуатантом ВС, включающий в себя элементы организационной структуры, процедуры, ограничения и документацию, связанные с организацией, производством и обеспечением полетов;

характеристики выдерживания относительной высоты – фактические характеристики ВС, касающиеся соблюдения разрешенного эшелона полета;

эксплуатационная ошибка – любое вертикальное отклонение ВС от правильного эшелона полета в результате неправильных действий органа ОВД или летного экипажа;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

эксплуатационный минимум аэродрома, основанный на характеристиках – более низкий эксплуатационный минимум аэродрома для выполнения взлета, захода на посадку или посадки в конкретных условиях по сравнению с минимумом, предусмотренным для базового ВС.

### ГЛАВА 3 ПРОЦЕДУРА СЕРТИФИКАЦИИ

15. Процедура сертификации организована по этапам и выполняется в указанной ниже последовательности:

- этап, предшествующий подаче заявления;
- этап подачи заявления;
- этап оценки документов;
- этап инспекции и демонстрации;
- этап сертификации.

16. Для соответствия требованиям АП № 100 заявитель должен:

иметь рациональную и эффективную организационную структуру, обладающих необходимым опытом и квалификацией должностных лиц, осуществляющих руководство эксплуатационной деятельностью, в соответствии с масштабом и сложностью деятельности;

определить четкую иерархию ответственности и конкретные функции и обязанности подчиненных подразделений и служб (отделов) и должностей;

разработать положения о службах и должностные инструкции работников, в которых определить обязанности и функции, их взаимодействие с другими работниками и отношения при осуществлении эксплуатационной деятельности в рамках организации в целом.

17. Должностные инструкции всех работников должны включать ответственность и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.

Работники заявителя должны руководствоваться в своей деятельности должностными инструкциями, содержание которых не должно допускать двоякого толкования.

Должностные лица, осуществляющие руководство эксплуатационной деятельностью, должны иметь соответствующий статус в организационной структуре.

18. Минимальный обязательный перечень подразделений и служб заявителя определен АП № 100.

В зависимости от масштабов и сложности деятельности на одного работника может возлагаться несколько функций.

19. В соответствии с требованиями АП № 100 согласованию и

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

тестированию знаний Департаментом по авиации подлежат должностные лица заявителя, ответственные за летную эксплуатацию ВС, техническое обслуживание ВС, управление безопасностью полетов, перевозку опасных грузов по воздуху, авиационную безопасность.

Вышеуказанные должностные лица должны отвечать квалификационным требованиям, изложенным в приложении 1 к настоящему Руководству.

20. На заявителя возлагается ответственность за разработку и внедрение в авиационной организации РПП, РРТО, Руководства по СУБП, эксплуатационных инструкций, необходимых для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности воздушных перевозок, авиационных работ, процедур и норм по организации, производству и обеспечению полетов. Разрабатываемые заявителем руководства, инструкции и процедуры не должны противоречить национальному законодательству и законодательству государств, с (на) территорию которых выполняются полеты ВС, либо на территории которых осуществляется эксплуатация ВС.

21. Заявитель разрабатывает РПП и направляет его проект в Департамент по авиации для утверждения.

Инспекторы рассматривают предоставленный проект РПП в соответствии с инспекционными контрольными перечнями согласно приложению 1 к настоящему Руководству.

При наличии несоответствий проект РПП направляется заявителю для доработки.

При отсутствии замечаний, проект РПП утверждается Департаментом по авиации.

При необходимости внесения изменений в действующий экземпляр РПП, заявитель разрабатывает изменение и направляет его проект в Департамент по авиации для утверждения.

Инспекторы рассматривают предоставленное изменение в РПП и оформляют инспекционный контрольный перечень проверки изменения в РПП по форме согласно приложению 2 к настоящему Руководству.

При наличии несоответствий проект изменения в РПП направляется заявителю для доработки.

При отсутствии замечаний, проект изменения в РПП утверждается Департаментом по авиации.

22. Заявитель должен создать СУБП, включающую следующие компоненты:

- политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;
- управление факторами риска для безопасности полетов;



обеспечение безопасности полетов;  
популяризацию вопросов безопасности полетов.

В рамках СУБП заявитель должен четко определить иерархию ответственности в вопросах безопасности полетов по всей организации заявителя, в том числе прямую ответственность руководства за безопасность полетов.

23. Заявитель должен разработать политику и процедуры для организаций, с которыми заключен договор на выполнение работ или оказание услуг в рамках своей эксплуатационной деятельности.

24. Заявитель должен разработать и внедрить систему доведения принятых решений, процедур и эксплуатационных инструкций для постоянного информирования авиационного персонала по вопросам, относящимся к их деятельности.

25. Организация сбора, обработки и анализа полетной информации в гражданской авиации в рамках организации обеспечения полетов ВС осуществляются заявителем в соответствии с требованиями пункта 37 АП № 100 и авиационными правилами по организации сбора, обработки и анализа полетной информации в гражданской авиации Республики Беларусь.

Для поддержания эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полетных данных заявитель должен иметь необходимую информацию от разработчика ВС, связанного с проектированием и установкой бортовой системы регистрации полетных данных, о поддержании летной годности эксплуатируемой системы и внести эту информацию в программу поддержания летной годности ВС.

26. Заявитель может осуществлять виды воздушных перевозок и (или) авиационных работ, в соответствии со специальными разрешениями, которые указаны в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС и соответствуют положениям РПП и РРТО заявителя.

Требования, предъявляемые к заявителю для получения специальных разрешений на выполнение видов полетов и (или) авиационных работ, а также процедуры их выдачи содержатся в разделе IV АП № 100 и дополнениях 1 – 17 к настоящему Руководству.

## **ГЛАВА 4**

### **СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА ВС И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ К НЕМУ**

27. Сертификат эксплуатанта ВС состоит из двух частей – непосредственно сертификат и эксплуатационные спецификации к нему, которые включают специальные ограничения и разрешения с указанием



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

соответствующих критериев.

28. Сертификат эксплуатанта ВС и эксплуатационные спецификации к нему оформляются Департаментом по авиации на русском и английском языках по форме согласно приложениям 41 и 42 АП № 100.

Если специальные разрешения и ограничения являются одинаковыми для двух или более моделей ВС, эти модели ВС могут быть объединены в группу, имеющую общие эксплуатационные спецификации.

На каждой странице эксплуатационных спецификаций к сертификату эксплуатанта ВС указывается дата вступления в силу.

29. Эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатанта ВС в обязательном порядке пересматриваются и переоформляются при продлении срока действия сертификата эксплуатанта ВС и при изменении разрешенных видов деятельности или утвержденного для использования оборудования.

30. Процесс изменения эксплуатационных спецификаций аналогичен процессу утверждения эксплуатационных спецификаций при первоначальной сертификации, однако во многих случаях он будет значительно менее сложным в зависимости от существа вносимых изменений.

Информация на внесение изменений в эксплуатационные спецификации с приложением всей необходимой документации подается эксплуатантом ВС в соответствии с требованиями пунктов 19 – 22 АП № 100.

31. При внесении изменений в сертификат эксплуатанта ВС и (или) эксплуатационные спецификации заявитель подает заявление в Департамент по авиации с указанием сведений:

- об индивидуальном номере сертификата эксплуатанта ВС;
- о дате, после которой прекращается срок действия сертификата эксплуатанта ВС;
- о данных, содержащихся в сертификате эксплуатанта ВС и (или) эксплуатационных спецификациях, подлежащих изменению.

Внесение изменений в эксплуатационные спецификации при освоении заявителем новых типов ВС, при возникновении необходимости выполнения международных воздушных перевозок и (или) международных авиационных работ, изменением аэродрома (вертодрома) базирования проводится в соответствии с процедурами, изложенными в § 9 главы 9 настоящего Руководства.

В остальных случаях, связанных с необходимостью внесения изменений в эксплуатационные спецификации, заявление на внесение изменений в эксплуатационные спецификации подается не позднее, чем за

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

десять рабочих дней до планируемого срока начала полетов и не требует проведения сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации.

32. Принятие решения Департаментом по авиации по выдаче сертификата эксплуатанта ВС по окончании срока его действия зависит от соблюдения эксплуатантом ВС условий и ограничений специальных разрешений, указанных в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС, которые оцениваются на всех этапах осуществления программы контроля (надзора) за деятельностью эксплуатантов ВС.

33. Сертификат эксплуатанта ВС и каждая страница эксплуатационных спецификаций к нему подписываются директором Департамента по авиации и выдаются заявителю.

34. Копии сертификата эксплуатанта ВС и эксплуатационных спецификаций к нему хранятся в деле эксплуатанта в Департаменте по авиации в течение срока действия сертификата эксплуатанта ВС.

По решению Департамента по авиации экземпляр дела эксплуатанта может храниться в Авиационной инспекции.

## РАЗДЕЛ II

### ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ ЗАЯВИТЕЛЯ

#### ГЛАВА 5

#### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ ЗАЯВИТЕЛЯ

35. Каждый этап процедуры сертификации завершается проведением совещания сертификационной комиссии с приглашением, при необходимости, представителей заявителя и заполнением инспекционных контрольных перечней оценки, которые служат основанием к переходу к следующему этапу процедуры сертификации, продлению сроков сертификации или в отказе выдачи сертификата эксплуатанта ВС заявителю.

36. Председатель сертификационной комиссии осуществляет координацию взаимодействия между структурными подразделениями Департамента по авиации и Авиационной инспекции, проводит рабочие совещания с членами комиссии по мере возникновения организационных и методических вопросов, требующих совместного решения.

37. Выявленные на каждом из этапов процедуры сертификации несоответствия предъявляются заявителю для их устранения.

38. Заявитель должен быть проинформирован о том, что каждый

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

этап может быть приостановлен до устранения выявленных недостатков, в результате чего общие сроки сертификации могут быть увеличены.

39. В процессе проведения сертификации члены сертификационной комиссии оформляют инспекционные контрольные перечни.

## ГЛАВА 6

### ЭТАП, ПРЕДШЕСТВУЮЩИЙ ПОДАЧЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

#### § 1. Первоначальный запрос заявителя и заключение Департамента по авиации

40. Заявитель, планирующий воздушные перевозки, авиационные работы на гражданских ВС предоставляет в Департамент по авиации информацию, содержащуюся в пункте 561 АП № 100.

41. В процессе рассмотрения и изучения предоставленной информации Департамент по авиации информирует заявителя о приблизительной продолжительности этапов процедуры сертификации.

Важно, чтобы заявитель уже на этапе, предшествующем подаче заявления, имел четкое представление о форме и содержании документов, требуемых при подаче заявления.

В случаях, отсутствия у заявителя эксплуатационного опыта в области деятельности в гражданской авиации, его необходимо уведомить о том, что оценка эксплуатационной компетентности потребует более тщательной оценки, включая демонстрацию летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета.

42. Для ознакомления с требованиями авиационных правил и материалами, касающимися сертификации, Департамент по авиации предоставляет в бумажной или электронной форме справочную информацию заявителю (далее – справочная информация), содержащуюся в приложении 3 к настоящему Руководству.

43. В случае намерения продолжить процесс сертификации заявитель в срок не более десяти рабочих дней с момента получения справочной информации предоставляет в Департамент по авиации уведомление о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта ВС по форме согласно приложению 37 АП № 100.

44. Целью уведомления является подтверждение намерения заявителя продолжить процесс сертификации, что позволит Департаменту по авиации предусмотреть ресурсы на проведение процедуры сертификации и запланировать процесс сертификации.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## **§ 2. Действия Департамента по авиации после получения от заявителя уведомления о намерении прохождения процедур сертификации**

45. После получения от заявителя уведомления 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 заявителя, указанных в пункте 40 АП № 100.

Приказ Департамента по авиации доводится до сведения заявителя, председателя и членов сертификационной комиссии.

46. Тестирование знаний должностных лиц, указанных в пункте 40 АП № 100, проводится в срок не более десяти рабочих дней с момента издания приказа о проведении сертификации.

Квалификационные требования к лицам заявителя, указанным в пункте 40 АП № 100, содержатся в приложении 4 к настоящему Руководству.

Справочный материал для проведения процедуры тестирования лиц заявителя содержится в приложении 5 к настоящему Руководству.

По итогам проведенного тестирования указанных лиц председатель сертификационной комиссии планирует и проводит с заявителем встречу, предшествующую подаче заявления на проведение процедуры сертификации.

Если с лицами, указанными в пункте 40 АП № 100, проведено тестирование в Департаменте по авиации, и они назначены приказом авиационной организации на соответствующую должность, то с указанными лицами тестирование согласно пункту 565 АП № 100 не проводится.

47. Председатель сертификационной комиссии составляет план работы сертификационной комиссии.

Форма плана работы сертификационной комиссии содержится в приложении 6 к настоящему Руководству.

48. Заявитель назначает лицо, ответственное за подготовку и проведение сертификации, и формирует рабочую группу (по направлениям) для координации и решения вопросов в процессе проведения процедуры сертификации.

49. Рассмотрение уведомления о намерении прохождения процедуры сертификации заявителя и оценка экономического состояния заявителя в соответствии с инспекционным контрольным перечнем оценки

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

экономического состояния заявителя согласно приложению 7 к настоящему Руководству, проводится в течение десяти рабочих дней с момента издания приказа о проведении сертификации.

### **§ 3. Встреча, предшествующая подаче заявления**

50. Цели встречи, предшествующей подаче заявления, сертификационной комиссии с заявителем:

подтверждение информации, представленной в уведомлении о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта ВС;

выяснение обладает ли заявитель необходимыми знаниями и пониманием соответствующих норм и требований законодательства в области гражданской авиации;

подготовка заявителя к проведению сертификации, доведение до него соответствующих требований;

предварительное планирование сроков проведения этапов сертификации.

На встрече члены сертификационной комиссии доводят требования законодательства в области гражданской авиации и процедуры сертификации, дают разъяснения на вопросы заявителя.

В ходе встречи члены сертификационной комиссии используют инспекционные контрольные перечни проведения встречи, предшествующей подаче заявления, в соответствии с приложением 8 к настоящему Руководству.

Заявителя знакомят со всеми необходимыми информационными и методическими материалами и инструкциями по подготовке доказательной документации.

51. Во время встречи, предшествующей подаче заявления, заявитель совместно с сертификационной комиссией осуществляют предварительное планирование этапов сертификации.

52. В случае если, по мнению сертификационной комиссии, заявитель не готов к подаче заявления, ему следует дать рекомендации о дополнительной подготовке и запланировать еще одну встречу, предшествующую подаче заявления, или заявителю можно предложить отказаться от намерения подавать заявление на проведение сертификации для получения сертификата эксплуатанта ВС.

53. Если сертификационная комиссия установит, что информация в уведомлении о намерении прохождения процедур сертификации эксплуатанта ВС является удовлетворительной и заявитель имеет четкое представление о процессе сертификации, то заявителю предлагается подготовить заявление на проведение сертификации и документы, указанные в пунктах 568 АП № 100 (далее – документы на



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

сертификацию), и предоставить их в Департамент по авиации в срок не более шестидесяти рабочих дней с момента встречи, предшествующей подаче заявления.

54. На встрече, предшествующей подаче заявления, заявителю вручается перечень вопросов по форме в соответствии с приложением 9 к настоящему Руководству, по которым сертификационной комиссией будет проводиться оценка соответствия заявителя сертификационным требованиям.

Заявитель проводит оценку соответствия локальных правовых актов, разработанных заявителем, требованиям соответствующих нормативных правовых актов и вносит в перечень вопросов информацию о том, в каких руководствах, программах и процедурах заявителя рассматриваются соответствующие нормативные требования.

Информация, содержащаяся колонке 4 перечня вопросов, заверяется подписью лица, ответственного за данное направление сертификационной проверки. Заполненный перечень вопросов прикладывается к заявлению на проведение сертификации.

55. Подготовка документов на сертификацию согласовывается с сертификационной комиссией для обеспечения их качественной подготовки, что позволит ускорить работу сертификационной комиссии на этапе оценки документов.

56. Все расходы, связанные с проведением процедуры сертификации, несет заявитель, направивший в Департамент по авиации уведомление о намерении прохождения процедуры сертификации вне зависимости от ее результатов и принятых решений.

## ГЛАВА 7 ЭТАП ПОДАЧИ ЗАЯВЛЕНИЯ

### § 1. Общие положения

57. Подача заявления и доказательной документации на сертификацию, означает, что заявитель ознакомлен с требованиями авиационных правил, применяемых при эксплуатационной деятельности, готов продемонстрировать методы их соблюдения и представить для тщательной оценки требуемые документы, сведения по авиационному персоналу, организационную структуру.

58. Заявление на проведение сертификации, подписанное руководителем организации и главным бухгалтером заявителя, и документы на сертификацию предоставляются в Департамент по авиации председателю сертификационной комиссии.

59. Выявление значительных расхождений в представленных



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

документах в процессе изучения может потребовать проведения дополнительных встреч отдельных членов сертификационной комиссии с работниками заявителя.

## **§ 2. Документы на сертификацию**

60. Документы, указанные в пунктах 568 АП № 100, представляемые в Департамент по авиации, должны быть сформированы в папку, пронумерованы и содержать перечень прилагаемой документации.

61. Документы, указанные в пунктах 568 АП № 100, принимаются по описи, в которой указываются наименование документов, их номера, даты подписания, количество листов и прикладываются к заявлению.

62. Для оценки экономического состояния заявителя в Департамент по авиации предоставляются:

для получения сертификата впервые – сведения, приведенные в пункте 616 АП № 100;

для продления срока действия сертификата эксплуатанта ВС – сведения, приведенные в пункте 617 АП № 100;

## **§ 3. Предварительное рассмотрение документов к заявлению**

63. Сертификационная комиссия проводит предварительное рассмотрение и проверку наличия перечня доказательной документации в срок не более шести рабочих дней, чтобы убедиться в том, что вся документация была представлена, и что в ней содержится требуемая информация. Предварительное рассмотрение проводится в соответствии с инспекционным контрольным перечнем предварительного рассмотрения и оценки заявления, документов на сертификацию по форме согласно приложению 10 к настоящему Руководству.

64. В ходе предварительного рассмотрения РПП, РРТО, Руководства по СУБП и руководства кабинного экипажа (при его наличии), а также других связанных с обеспечением безопасности полетов документов заявителя, необходимо проверить их соответствие требованиям части третьей пункта 576 АП-100.

65. В ходе предварительного рассмотрения РПП проверяется соответствие его структуры требованиями приложения 1 авиационных правил по организации и выполнению полетов гражданских воздушных судов.

66. При предварительном рассмотрении РРТО необходимо ознакомиться с требуемым содержанием и наличием необходимой информации в соответствии с требованиями авиационных правил по деятельности по поддержанию летной годности гражданских воздушных судов и гражданских беспилотных воздушных судов.

67. В ходе предварительного рассмотрения руководства по СУБП следует также рассмотреть концептуальные рамки, охватывающие компоненты и элементы СУБП.

68. Председатель комиссии может привлекать в сертификационную комиссию дополнительных специалистов, например, для ознакомления с особенностями конструкции и оборудования конкретного типа ВС.

Если сертификационная комиссия считает информацию, изложенную в доказательной документации на сертификацию, полной и соответствующей требованиям АП № 100, председатель сертификационной комиссии назначает встречу для информирования заявителя о переходе к этапу оценки документов.

#### **§ 4. Встреча для информирования заявителя о переходе к этапу оценки документов**

69. На встрече для информирования заявителя о переходе к этапу оценки документов присутствуют сертификационная комиссия и работник заявителя, ответственный за подготовку к проведению процедур сертификации. При необходимости могут привлекаться и другие работники заявителя, ответственные за соответствующие направления сертификационной проверки.

Целью встречи является решение вопросов, которые могут возникнуть у сертификационной комиссии или заявителя для достижения взаимопонимания в отношении процедур в процессе сертификации.

70. Во время встречи необходимо устранить возможные конфликты в графике мероприятий и согласовать процесс пересмотра дат событий, укрепить контакты и рабочие отношения между членами сертификационной комиссии и работниками заявителя и проинформировать заявителя о приемлемости заявления и доказательной документации.

Принятие заявления и доказательной документации председателем сертификационной комиссии не означает принятия или одобрения любых содержащихся в них дополнений, которые позднее будут детально изучены при проведении этапа оценки документов. Выявленные значительные расхождения в ходе такого углубленного изучения на этапе оценки документов требуют проведения дополнительных встреч членов сертификационной комиссии с работниками заявителя.

Председатель сертификационной комиссии знакомит заявителя с заполненным инспекционным контрольным перечнем предварительного рассмотрения и оценки заявления, документов на сертификацию, в котором делаются отметки о подтверждении принятия заявления.

71. В процессе этапа оценки документов заявитель вправе

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

официально прекратить процедуру сертификации.

Председатель сертификационной комиссии может прийти к выводам, указанным в пункте 582 АП № 100, и сообщить об этом в Департамент по авиации.

## ГЛАВА 8 ЭТАП ОЦЕНКИ ДОКУМЕНТОВ

### § 1. Общие положения

72. После принятия заявления сертификационная комиссия приступает к оценке доказательной документации, представленной заявителем.

73. Документы, подлежащие оценке, могут быть представлены в бумажном или в электронном виде.

74. Оценка документов на сертификацию проводится в срок не более двадцати рабочих дней со дня приема заявления в соответствии с графиком мероприятий, подготовленным заявителем и уточненным на встрече при подаче заявления. При этом проверяется их комплектность и соответствие требованиям, предъявляемым к заявляемой эксплуатационной деятельности заявителя.

75. Если документ или руководство являются неполными, имеют какие-либо недостатки или при выявлении случаев несоблюдения норм или практики безопасной эксплуатации, такие документы или руководства возвращаются заявителю для принятия корректирующих действий.

76. Объем информации, которая должна рассматриваться в документах заявителя, зависит от сложности предполагаемых видов эксплуатационной деятельности.

77. Все руководства заявителя должны содержать информацию о процедурах подготовки, контроля и распространения каждого руководства, способах обновления руководств, публикации и распространения поправок при введении новых требований, видов полетов или оборудования, а также о лице, ответственном за поддержание актуальности указанных документов.

78. Заявитель должен пересматривать и вносить изменения в руководства после введения новых требований, видов полетов или оборудования.

79. Члены сертификационной комиссии оперативно взаимодействуют с работниками заявителя по вопросам внесения соответствующих дополнений и изменений в документы, подлежащие оценке.

80. Для оценки документов на сертификацию, представленных

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

заявителем, председатель сертификационной комиссии организывает, при необходимости, взаимодействие между структурными подразделениями Департамента по авиации и Авиационной инспекции для проведения оценки по направлениям деятельности.

## **§ 2. Оценка документов на сертификацию**

81. При проведении анализа и оценки членами сертификационной комиссии определяется приемлемость или несоответствие документов на сертификацию требованиям законодательства в области гражданской авиации.

При обнаружении несоответствий заявитель принимает меры по их устранению. В случае, если он не в состоянии сделать это в установленные сроки, его заявление отклоняется.

82. Сертификационная комиссия в ходе оценки документов убеждается в том, что заявитель:

располагает достаточными финансовыми возможностями и имеет соответствующие правовые и юридические документы;

разработал РПП, РРТО, Руководство по СУБП;

располагает соответствующими службами, персоналом, оборудованием, сооружениями и обеспечивает летный экипаж и технический персонал каждого типа эксплуатируемого ВС руководствами по летной и технической эксплуатации ВС, в которых содержатся процедуры, связанные с эксплуатацией ВС в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, а также информация о системах ВС и подлежащие использованию контрольные карты;

разработал руководство по наземному обслуживанию ВС (исходя из специфики заявленных работ), по обучению и процедурам перевозки опасных грузов по воздуху, по регулированию массы и центровки ВС;

располагает ВС, пригодными для выполнения предполагаемых видов деятельности.

83. В ходе оценки информации о запрашиваемых специальных разрешениях эксплуатационных спецификаций и доказательной документации, сертификационная комиссия убеждается в том, что заявитель указал планируемые виды воздушных перевозок, авиационных работ для каждого типа или модели ВС, необходимые специальные ограничения, разрешения и соответствует требованиям для их использования.

Информация с подробными условиями эксплуатации по специальным разрешениям эксплуатационных спецификаций должны содержаться в РПП и включать порядок обучения и квалификацию авиационного персонала, требования к оборудованию ВС и процедуры

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

организации и выполнения полетов, в соответствии с которыми будут использоваться специальные разрешения;

84. Информация, содержащаяся в перечне вопросов, полученных на этапе, предшествующем подаче заявления, помогает сертификационной комиссии оценить в каких руководствах, программах и процедурах заявителя были учтены нормативные требования, регулирующие деятельность эксплуатанта ВС.

85. Сведения о ВС, летном составе, инженерно-техническом персонале, руководящем составе, об обеспечении полетов, о страховании предоставляются по форме согласно приложению 39 к АП № 100.

86. Руководства по эксплуатации ВС должны предоставляться для каждого типа ВС, находящегося под контролем государства регистрации ВС. Необходимо ознакомиться с порядком внесения изменений в экземпляры руководств по эксплуатации ВС, а также средствами представления членам летного экипажа информации о летно-технических характеристиках и ограничениях ВС.

87. В Руководстве по СУБП должны быть отмечены аспекты СУБП, включая политику в области безопасности полетов, процедуры обеспечения безопасности полетов и обязанности отдельных работников.

В Руководстве по СУБП должно учитываться следующее:

- процедуры контроля документации;
- рамки СУБП;
- политика в области безопасности полетов;
- ответственность за обеспечение безопасности полетов;
- схемы (в том числе критерии и соответствующие классификаторы) идентификации опасности;
- контроль за показателями безопасности полетов;
- оценка уровня безопасности полетов;
- проверка состояния безопасности полетов;
- информационное обеспечение безопасности полетов;
- организационная структура в области безопасности полетов.

88. РПП – это документ, содержащий правила, инструкции и рекомендации для использования авиационным персоналом заявителя при выполнении своих обязанностей. Механизмы управления и контроля применительно к РПП должны соответствовать требованиям законодательства Республики Беларусь и нормативных правовых актов в области гражданской авиации, а также международным требованиям при выполнении полетов в воздушном пространстве других государств и одобрены до предварительного рассмотрения на этапе подачи заявления.

89. РПП должно содержать установленные и принятые к



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

исполнению правила, процедуры и нормы по организации, производству и обеспечению полетов для использования авиационным персоналом, занимающимся вопросами производства полетов, а также инструкции и информация, необходимые летному и наземному персоналу для выполнения своих обязанностей и обеспечения высокого уровня безопасности полетов.

РПП может состоять из отдельных томов. Объем и количество томов РПП зависят от масштабов и сложности предлагаемых видов деятельности.

90. Заявитель должен определить и указать в РПП принципы и методы, используемые при загрузке ВС систему получения, обновления и рассылки авиационному персоналу информации о массе и центровке каждого эксплуатируемого ВС и о средствах поддержания актуальности этой информации. В документации по массе и центровке ВС должны быть определены процедуры подготовки грузовых ведомостей, размещения пассажиров и распределения груза, определения массы пассажиров, багажа и груза и использования стандартной массы, порядок внесения изменений в последний момент, а также систему определения массы, центровки и взвешивания ВС. Такая система должна охватывать все типы запланированной эксплуатации.

91. Документация по загрузке и обслуживанию ВС или руководство по наземному обслуживанию должно содержать процедуры и ограничения в отношении обслуживания, заправки, загрузки и выгрузки, предполетной подготовки и послеполетной проверки применительно к конкретным типам ВС.

Рабочие экземпляры такого руководства (инструкции) должны предоставляться членам летного экипажа, персоналу по техническому обслуживанию, работникам наземного обслуживания и агентам по обслуживанию.

92. Программы подготовки персонала должны разрабатываться для членов летного и кабинного экипажа, работников по техническому и наземному обслуживанию и иного персонала, занятого обеспечением и обслуживанием полетов, должны охватывать все аспекты первоначальной и профессиональной подготовок, переподготовки и повышения квалификации. Программы подготовки персонала должны быть утверждены Департаментом по авиации.

93. В зависимости от масштабов и сложности предполагаемых видов деятельности необходимые программы подготовки авиационного персонала могут выполняться под непосредственным контролем заявителя или проводиться сертифицированными учебными организациями по

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

договорам с заявителем при сочетании различных форм обучения. Члены сертификационной комиссии должны тщательно проанализировать все этапы выполнения программ заявителя по наземной или летной подготовке. Такой анализ позволит определить соответствие предъявленным требованиям методов подготовки, уровней подготовки, программ подготовки, учебных пособий, необходимых сооружений и оборудования, а также ведения необходимой документации.

94. При проведении анализа и оценке программ подготовки авиационного персонала следует учитывать следующее:

полноту учебных планов и соответствие предъявляемым требованиям сооружений, средств, оборудования и необходимого учебного материала. Особое внимание необходимо уделять наличию сертифицированных и утвержденных к использованию тренажеров, которые соответствуют программам летной подготовки;

соответствие требованиям и эффективность аудиовизуальных систем учебных пособий, в рамках которых используются слайды и (или) фильмы для изучения систем ВС, аэродромных специальностей и других соответствующих дисциплин;

опыт, компетентность, знания и профессиональные навыки инструкторов, инструкторов-экзаменаторов и преподавателей-методистов заявителя, которые выполняют подготовку и проверяют уровень знаний и определяют подготовленность персонала.

В ходе оценки программ подготовки авиационного персонала необходимо проверить планы заявителя в отношении подготовки и повышения квалификации пилотов и поддержания уровня их квалификации для того, чтобы убедиться в том, что:

проверка обучения и повышение квалификации проводится в полном объеме подготовленными сотрудниками, имеющими допуск на проведение соответствующей подготовки;

задания на тренировку при проведении летной подготовки не содержат элементов, требующих превышения ограничений летно-технических характеристик ВС и соответствуют квалификации инструктора (инструктора-экзаменатора);

первоначальное и периодическое обучение проводится систематически и в соответствии с учебным планом;

не имитируются аварийные ситуации, влияющие на летные характеристики ВС, с пассажирами на борту.

95. Заявитель разрабатывает в соответствии с требованиями авиационных правил программы ежегодных периодических летных и наземных подготовок на эксплуатируемом им типе или модели ВС,

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

которые утверждаются Департаментом по авиации и гарантируют надлежащую подготовку всех членов летного и кабинного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей.

Программы подготовки персонала заявителя по таким разделам, как первоначальное обучение, наземная подготовка, обучение на тренажере, переучивание (при переходе с одного типа ВС на другой) и так далее, утверждаются Департаментом по авиации.

В случае несоответствия любого раздела программы подготовки персонала установленным нормам, ее следует вернуть заявителю, представив подробное разъяснение характера ее недостатков и необходимости принятия мер по устранению. Когда все требования, предъявляемые к программе подготовки персонала, полностью удовлетворены, заявителю направляется утвержденная программа подготовки. При этом заявителю должно быть четко указано, что любое внесение последующего изменения в утвержденную программу подготовки персонала потребует утверждения Департамента по авиации.

96. Маршрутные справочные данные, включающие информацию о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах (вертодромах), схемах полета по приборам для вылета, полета по маршруту и прибытия, которые необходимы для выполнения конкретного полета в соответствии с планируемыми видами деятельности заявителя или с специальными разрешениями и ограничениями, указанными в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС, предоставляются летному экипажу и персоналу, отвечающему за руководство полетами.

97. При намерении перевозить опасные грузы, заявитель должен разработать и внедрить процедуры эксплуатации для безопасного обслуживания опасных грузов на всех этапах их перевозки воздушным транспортом, изложенных в РПП, Руководстве по организации перевозки опасных грузов по воздуху (ином руководстве), являющимся составной частью РПП, и содержащим информацию и инструкции по порядку перевозки опасных грузов по воздуху, требованиям к приемке, обработке, погрузке, хранению и размещению опасных грузов, мерам, которые необходимо принять в случае происшествия или инцидента, связанных 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.

Если заявитель не намеревается перевозить опасные грузы в

качестве груза, он должен предусмотреть в соответствующей главе РПП процедуры и информацию по выявлению незадекларированных опасных грузов, необходимые для оказания помощи членам экипажа или другим лицам в идентификации груза или багажа, имеющих маркировку или знаки опасности, относящиеся к опасным грузам, или признаки незадекларированных опасных грузов.

Уровень детализации руководства зависит от предполагаемого статуса заявителя в отношении перевозки опасных грузов.

98. Карта с инструкцией по мерам безопасности для пассажиров является дополнением к устному инструктажу, проводимому членом кабинного экипажа, и должна соответствовать типу и модели ВС и конкретного используемого аварийно-спасательного оборудования.

99. Программа авиационной безопасности, разрабатываемая заявителем, включается в РПП или издается отдельным документом и должна соответствовать требованиям Национальной программы защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства и включать процедуры обеспечения авиационной безопасности, применимые к конкретному виду деятельности эксплуатанта. а также необходимые инструкции для авиационного персонала заявителя в части обеспечения авиационной безопасности.

В программу авиационной безопасности включаются процедуры обеспечения защиты пассажиров, экипажей ВС, персонала, ВС и других объектов от актов незаконного вмешательства, применительно к особенностям условий базирования, географии полетов ВС, типов эксплуатируемых ВС, объемов пассажирских и грузовых перевозок и других факторов.

100. Заявитель должен разработать и внедрить процедуры проведения предполетной проверки (осмотра) ВС в области авиационной безопасности.

Заявитель обеспечивает наличие на каждом ВС схемы с указанием контрольных мест предполетной проверки (осмотра) и информации о наиболее опасных местах возможного размещения взрывного устройства, а также информацию о наименее опасном месте для размещения в полете предметов (веществ) на борту конкретного ВС.

Предполетная проверка (осмотр) ВС осуществляется эксплуатантом ВС или подразделением авиационной безопасности аэропорта в соответствии с чек-листом предполетной проверки (осмотра) ВС в целях обнаружения посторонних лиц, подозрительных предметов, взрывчатых веществ, материалов и изделий, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства в отношении ВС.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

101. Заявитель должен разработать и включить в РПП процедуры, содержащие информацию о принятых заявителем приемах и методах руководства полетами, слежения за ВС в целях сопровождения самолетов в пределах всего воздушного пространства, в котором он выполняет полеты, ведения связи, обеспечения полетов, а также инструкции по действиям в аварийных ситуациях.

Требования к заявителю по организации слежения за ВС изложены в дополнении 18 к настоящему Руководству.

102. Требования, ограничивающие полетное время и служебное полетное время и устанавливающие периоды отдыха для членов летного и кабинного экипажа, должны быть включены в РПП и соответствовать нормам законодательства в области регулирования норм рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС в авиационных организациях воздушного транспорта.

Заявитель в РПП указывает:

минимальное время, отводимое на предполетную подготовку и послеполетную подготовку;

процедуры, учитывающие периоды служебного времени, которые включают периоды летной работы и мероприятия помимо летной работы, в том числе наземную подготовку, тренажерную подготовку, участие в отработке практических действий на случай аварийной ситуации, работу в офисе, требования ко времени отдыха и последующего начала периода служебного полетного времени.

Если заявитель собирается внедрить систему управления факторами риска, связанными с утомляемостью, он вносит в РПП изменения и утверждает их в Департаменте по авиации.

103. РРТО должно содержать административные договоренности между заявителем и одобренной организацией по техническому обслуживанию и определять процедуры проведения всех видов технического обслуживания эксплуатируемых ВС, функции и обязанности инженерно-технического персонала, инструкции и информацию, которые позволяют инженерно-техническому персоналу выполнять свои обязанности при соблюдении высокого уровня обеспечения безопасности полетов.

В программе технического обслуживания, включающей регламент по техническому обслуживанию, подробно излагаются требования к техническому обслуживанию для каждого типа ВС.

Положения РРТО должны соответствовать требованиям законодательства в области гражданской авиации, а также международным требованиям и содержат описание процедур, которые



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию ВС для поддержания летной годности.

Заявитель обеспечивает наличие приемлемого РРТО, которое используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и поддержанием летной годности ВС.

Заявитель обеспечивает внесение в РРТО необходимых изменений при введении в действие новых требований в области гражданской авиации, либо внесении изменений в действующие требования, затрагивающие деятельность заявителя, изменении условий эксплуатации ВС и обеспечения полетов.

Экземпляры всех поправок к РРТО незамедлительно направляются всем организациям или лицам, которые используют РРТО.

Заявитель предоставляет в Департамент по авиации экземпляры РРТО со всеми изменениями и (или) дополнениями, а также такими обязательными материалами, какие может потребовать государство эксплуатанта ВС или государство регистрации ВС.

104. Для каждого ВС заявитель должен разработать программу технического обслуживания с учетом требований государства разработчика ВС, которая подлежит утверждению Департаментом по авиации.

105. Система управления качеством заявителя документируется в РРТО. Если система управления качеством уже существует в другом документе заявителя, в соответствующем разделе РРТО указывается ссылка на такой документ.

Общее руководство качеством достигается через управление всеми процессами в организации при обязательном условии создания управляемых условий для их осуществления.

При наличии в организационной структуре заявителя утвержденной организации по техническому обслуживанию ВС за все вопросы контроля качества несет ответственность должностное лицо заявителя. В случае передачи работ по техническому обслуживанию ВС в стороннюю утвержденную организацию по техническому обслуживанию ВС должны быть предусмотрены специальные процедуры взаимодействия должностных лиц системы качества заявителя и организации по техническому обслуживанию ВС.

Должностное лицо с функциями руководства по управлению системой качества подчиняется непосредственно руководителю заявителя.

Система управления качеством является неотъемлемой частью

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

процесса поддержания летной годности и обеспечения безопасности полетов.

Система качества должна гарантировать, что работы по техническому обслуживанию ВС, выполняемые по контракту сторонней организацией по техническому обслуживанию ВС, отвечают требованиям, изложенным в РРТО.

106. Заявитель должен подготовить план демонстрации процедур аварийной эвакуации из ВС. К плану необходимо приложить описание аварийно-спасательного оборудования, установленного на ВС.

Принимая решение о необходимости проведения фактической демонстрации, председатель сертификационной комиссии может учитывать данные полученные в ходе демонстрации эвакуации, проведенной изготовителем ВС или другим эксплуатантом для ВС того же типа и модели.

107. В случае, если заявитель предполагает выполнять полеты над морем, он должен подготовить план демонстрации процедур вынужденной посадки ВС на воду. Результатом проведения демонстрации является подтверждение способности членов экипажа ВС выполнять процедуры вынужденной посадки на воду, включая подготовку пассажиров, ВС и оборудования для вынужденной посадки на воду.

108. В случае, если председатель сертификационной комиссии сочтет необходимым проведение демонстрации летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета, заявителю необходимо подготовить план проведения таких полетов с целью продемонстрировать способность эксплуатировать и обслуживать ВС, выполнять конкретные виды полетов.

При определении необходимости проведения демонстрации летной эксплуатации ВС учитываются следующие факторы:

в какой степени новое эксплуатируемое ВС отличается от предыдущего (например, переход от турбовинтового двигателя к турбореактивному, негерметизированное и герметизированное, узкофюзеляжное и широкофюзеляжное и т.п.);

структура маршрутов заявителя (например, открытие международных маршрутов и использование особых зон эксплуатации);

уровень опыта персонала (например, предыдущий опыт пилотов и экипажей в эксплуатации этого типа ВС);

как заявитель предлагает провести демонстрацию летной эксплуатации (например, несколько дальних и нескольких коротких полетов);

какой уровень управленческого опыта существует в компании

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

заявителя с этим типом или аналогичным типом ВС.

109. Руководство кабинного экипажа должно соответствовать стандартам и рекомендациям нормативных национальных и международных документов гражданской авиации в отношении эксплуатации ВС.

При проведении детального анализа руководства кабинного экипажа инспектору необходимо оценить следующее:

исключение возможного снижения уровня безопасности полетов при осуществлении деятельности;

наличие всех необходимых инструкций и процедур для обеспечения своевременных мероприятий в случае аварийной обстановки и действия по эвакуации людей из ВС;

своевременное обновление руководства кабинного экипажа, на основании накопленного заявителем опыта;

контроль заявителем использования руководства членами кабинного экипажа.

110. По результатам оценки членами сертификационной комиссии документов на сертификацию, председатель сертификационной комиссии делает выводы о:

качестве представленных материалов;

сроках доработки материалов (при необходимости);

о возможности проведения этапа инспекции и демонстрации.

Если заявитель не может предоставить для оценки необходимый документ или не может обеспечить его соответствие требованиям авиационных правил в течение установленных сроков сертификации, оценка документа и сам процесс сертификации приостанавливается.

После завершения оценки доказательной документации оформляется инспекционный контрольный перечень оценки документов на сертификацию по форме согласно приложению 11 к настоящему Руководству, что является подтверждением приемлемости документов, предоставленных заявителем.

## ГЛАВА 9 ЭТАП ИНСПЕКЦИИ И ДЕМОНСТРАЦИИ

### § 1. Общие положения

111. Для определения соответствия заявителя в месте его нахождения и базирования ВС на этапе инспекции и демонстрации проводится проверка, включающая:

инспекционную проверку организационной структуры и методов управления, производственной базы и наземной эксплуатации, процедур

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

поддержания летной годности и обеспечения полетов ВС;

демонстрацию летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета (при необходимости);

демонстрацию процедур аварийной эвакуации из ВС (при необходимости);

демонстрацию процедур вынужденной посадки ВС на воду (при необходимости);

оценку результатов инспектирования.

Этап инспекции и демонстрации проводится в срок не более пятнадцати рабочих дней после оценки документов.

Заявитель должен продемонстрировать способность соблюдения правил и безопасных методов работы, подтвердить соответствие оборудования, наземных средств, установленных эксплуатационных правил и процедур, уровень подготовки авиационного персонала заявленным видам воздушных перевозок и (или) авиационных работ по заявленным маршрутам (регионам полетов).

Данный этап включает оценку оборудования и вспомогательных средств для обслуживания ВС.

Сертификационная комиссия оценивает эффективность политики, методов, процедур и инструкций, как описано в руководствах и других документах, разработанных заявителем.

112. Этап инспекции и демонстрации осуществляется в следующей последовательности:

постановочное совещание, на котором сертификационная комиссия знакомится с руководителями и уполномоченными представителями заявителя по сопровождению работы членов комиссии, доводится рабочий график работ, распределение обязанностей внутри сертификационной комиссии, заявитель, при необходимости, предоставляет изменения и дополнения к доказательной документации, подготовленных в соответствии с замечаниями и ознакомление с ними членов сертификационной комиссии;

проведение инспекции и демонстрации;

рабочие совещания по мере возникновения организационных и методических вопросов, требующих совместного решения;

итоговое совещание с присутствием тех же работников заявителя, которые присутствовали на постановочном совещании, на котором подводятся итоги проведения данного этапа сертификации и, при необходимости, обсуждаются пути устранения выявленных несоответствий, а также делается вывод о возможности перехода к следующему этапу сертификации.

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

На постановочном и итоговом совещаниях оформляются списки лиц, присутствующих на совещании, по форме согласно приложению 12 к настоящему Руководству.

113. Этап инспекции и демонстрации охватывает все аспекты деятельности заявителя по направлениям:

организация и управление производством (ведение делопроизводства, организационная структура заявителя, укомплектованность штатных подразделений, соответствие квалификационным требованиям руководящего, командно-летного состава и авиационного персонала заявителя, непосредственно связанного с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, наличие договоров с утвержденными учебными организациями, организация охраны труда, документация по страхованию, обеспечение и обслуживание ВС, организация обеспечения полетов);

производственная база и ее наземная эксплуатация (состояние зданий, сооружений, ангаров, прочих рабочих и административных помещений и их оборудования);

состояние безопасности полетов;

внедрение СУБП;

организация летной работы;

поддержание летной годности ВС;

сбор, обработка и анализ полетной информации;

обеспечение аэронавигационной информацией, навигационное (штурманское) обеспечение полетов;

организация воздушных перевозок и (или) авиационных работ;

обеспечение авиационной безопасности;

поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов;

медицинское обеспечение;

метеорологическое обеспечение;

сертификация авиационного персонала и документация;

организация сбора, обработки и анализа полетной информации;

получение специальных разрешений (в соответствии с заявленными спецификациями).

В ходе проведения этапа инспекции и демонстрации члены сертификационной комиссии для оценки соответствия заявителя требованиям АП № 100 используют инспекционные контрольные перечни проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям согласно приложению 13 и соответствующих приложений к дополнениям 1 – 17 к настоящему Руководству.

114. Демонстрация летной эксплуатации ВС может охватывать все



|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

аспекты специальных разрешений, которые будут вноситься в эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатанта ВС.

При проведении демонстрации летной эксплуатации ВС в задание на полет с правом нахождения на борту ВС могут включаться члены сертификационной комиссии, имеющие летную специальность, но не допущенные к выполнению полетов на ВС данного типа, при наличии у них соответствующего задания.

При необходимости демонстрации работоспособности оборудования ВС членам сертификационной комиссии необходимо руководствоваться следующим: все действия с панелями, дверьми, переключателями и органами управления на ВС должны выполняться персоналом заявителя.

Необходимо также удостовериться в том, что оборудование, наземные средства, уровень привлекаемого авиационного персонала, являются сертифицированными и приемлемыми для обеспечения полетов, а также свидетельства авиационного персонала признаны Департаментом по авиации.

115. В случае отсутствия данных предыдущих демонстраций процедур аварийной эвакуации из ВС и (или) процедур вынужденной посадки ВС на воду изготовителем ВС или другими эксплуатантами ВС тех же типов и моделей ВС, позволяющих сертификационной комиссии убедиться в способности заявителя обеспечивать аварийную эвакуацию с борта ВС и в адекватности процедур, оборудования и подготовки заявителя в отношении осуществления вынужденной посадки на воду, заявителю необходимо провести демонстрацию процедур аварийной эвакуации из ВС, а также демонстрацию процедур вынужденной посадки на воду ВС, подготовки членов экипажа ВС к аварийной эвакуации, а также готовности аварийно-спасательного оборудования.

Демонстрация вынужденной посадки на воду проводится 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 на протяжении более 10 минут).

При демонстрации процедур аварийной эвакуации из ВС, процедур вынужденной посадки ВС на воду могут использоваться данные, полученные при применении достоверных методов анализа или в ходе демонстрации другими эксплуатантами ВС.

116. Заявитель должен обеспечить необходимые условия для проведения этапа инспекции и демонстрации, подготовку и наличие

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

необходимой документации по направлениям проведения проверки, обеспечить доставку инспекторов или инспектора к месту проведения проверки, а также их (его) возвращение, применимые (соответствующие) условия для работы инспекторов на этапе инспекции и демонстрации.

При создании заявителем препятствий проведению этапа инспекции и демонстрации председатель сертификационной комиссии имеет право принимать решение о прекращении сертификационной проверки с уведомлением об этом заявителя.

## **§ 2. Инспекционная проверка организационной структуры и методов управления, производственной базы и наземной эксплуатации**

117. Целью инспекционной данной проверки является проверка того, что персонал заявителя, программы подготовки, процедуры, наземное оборудование и средства удовлетворяют соответствующим требованиям и приемлемы для выполнения полетов, которые оговорены в заявлении.

118. Инспекционная проверка проводится в центральном офисе и на аэродроме базирования заявителя, а также других объектах структурных подразделений заявителя (если необходимо).

При возникновении необходимости предоставления дополнительной информации, связанной с проведением инспекционной проверки, инспектору необходимо определить и контролировать время предоставления документов.

119. При инспекционной проверке контролю подлежит следующая документация:

летные дела членов летного и кабинного экипажа и личные дела сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров);

документация учета полетного и служебного времени членов экипажа;

эксплуатационная и полетная документация;

рабочие планы полетов.

120. Летные дела членов летного экипажа с 1 января 2026 года, должны содержать следующие сведения:

фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется);

диплом утвержденного учреждения образования гражданской авиации (учреждения образования государственной авиации) о высшем (среднем специальном) образовании по специальности (копия);

листы оценок, акты летных проверок, задания на тренировку;

документация по переучиванию на тип ВС, задания на тренировку по вводу в строй на тип ВС;

копия приказа (выписка) о допуске к полетам на тип ВС;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

документы, подтверждающие прохождение первоначальной и периодической подготовок;

документы по подготовке по видам и условиям полетов (RVSM, PBN, EDTO и т.д., для вертолетов – полеты с внешней подвеской, строительно-монтажные работы, в горной местности и т.д.);

документы по подготовке и допуску к инструкторским полетам;

летные проверки на подтверждение допуска в качестве инструктора-экзаменатора.

121. Летные дела членов кабинного экипажа с 1 января 2026 года, должны содержать следующие сведения:

фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется);

документы о прохождении первоначальной подготовки по специальности;

документы о прохождении подготовки на новый тип ВС, в том числе на модификации;

документы, подтверждающие квалификацию;

документы, подтверждающие прохождение первоначальной и периодической подготовок.

122. Личные дела сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) с 1 января 2026 года должны содержать следующие сведения:

фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется);

свидетельство и срок его действия;

уровень квалификации применительно к типу ВС;

уровень квалификации применительно к маршрутам или регионам полетов;

подтверждение уровня квалификации.

123. Члены сертификационной комиссии должны проверить соответствие предъявленных документов требованиям РПП и законодательства по вопросам нормирования:

служебного времени;

полетного времени;

служебного полетного времени;

времени отдыха.

Указанные документы должны предусматривать учет случаев использования командиром ВС своих полномочий по продлению периодов служебного времени или сокращения периодов отдыха.

124. При проверке полетной документации подлежит контролю процедура хранения указанной документации по каждому полету с целью удостовериться в том, что:

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

рабочий план полета заполнен и хранится;  
 рабочий план полета содержит всю информацию, требуемую АП № 100 и РПП;

формы подготовки к полету заполнены и хранятся;  
 документы о расчете бортового запаса топлива и масла сохраняются.

125. При проверке документации системы руководства полетами следует проверить следующее:

ведение журнала руководства полетами и документирование всех дежурств;

все полеты планируются и выполняются при активном участии дежурного сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера) в соответствии с правилами, изложенными в РПП.

126. При оценке организационной структуры, методов управления заявителя членам сертификационной комиссии необходимо убедиться в том, что заявитель:

осуществляет необходимый и надлежащий контроль за предполагаемыми воздушными перевозками и (или) авиационными работами;

имеет рациональную и эффективную структуру управления;

руководство имеет необходимый статус и осуществляется опытными и компетентными специалистами.

В ходе проведения проверки и на основе собственных наблюдений члены сертификационной комиссии оценивают наличие надлежащей управленческой структуры и четко установленной иерархии ответственности с определением конкретных обязанностей и ответственности подчиненных подразделений и отдельных лиц. Обязанности и ответственность руководителей должны быть четко определены в РПП и РРТО заявителя, а также в иных документах заявителя. Необходимо выяснить, установлены ли приемлемые процессы доведения процедур и эксплуатационных инструкций до сведения соответствующего персонала заявителя, обеспечивая его постоянную информированность. Полномочия, задачи, обязанности и взаимоотношения для каждой должности должны ясно пониматься и выполняться лицами, занимающими эти должности.

127. Персонал заявителя должен быть полностью вовлечен в производственный процесс на всех уровнях и четко представлять себе процедуры взаимодействия, а также осознавать пределы своих полномочий и ответственности.

128. Необходимо оценить уровень укомплектованности штатов заявителя и выяснить, достаточно ли количество персонала на

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

управленческих и иных уровнях для выполнения требуемых функций. Количество и характер персонала будет варьироваться в зависимости от масштабов и сложности выполняемых организацией задач. Методом выборочного опроса члены сертификационной комиссии должны определить, достаточен ли уровень квалификации, опыта, занятости, компетентности управленческого персонала для выполнения возложенных на них обязанностей.

Чрезмерное количество руководителей может привести к фрагментации ответственности и функций управления, и при этом работа станет такой же трудной и неэффективной, как и при нехватке руководящих кадров. В любом случае результатом является снижение эксплуатационных стандартов. Поэтому оценка организации заявителя является важным этапом процесса проверки. После установления адекватности уровня укомплектованности штатами и наличия должного управления в организации заявителя следует приступить к детальному изучению структуры организации, а также приемлемости и использования РПП и РРТО.

129. Минимальный обязательный перечень подразделений и служб определен пунктом 39 АП № 100.

Заявитель, осуществляющий эксплуатацию легких и (или) сверхлегких ВС, может назначать лиц, ответственных за выполнение функций подразделений и служб, предусмотренных частью первой настоящего пункта.

Заявитель в зависимости от масштабов и сложности эксплуатационной деятельности может возлагать на одного работника функции нескольких подразделений и служб из числа предусмотренных частью первой настоящего пункта.

Положения о подразделениях и службах и должностные инструкции работников разрабатываются и утверждаются заявителем.

Заявитель должен определить:

перечень задач (функций), которые выполняются службами, подразделениями и отделами;

перечень задач (функций), которые могут выполняться по договорам со сторонними организациями;

требования к основным документам, содержащим сведения о правилах, процедурах и нормах по организации, производству и обеспечению полетов.

130. Виды обеспечения полетов, которые заявитель должен организовать, определены в пункте 26 АП № 100.

Поддержание летной годности ВС заявитель должен организовать в



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих деятельность по поддержанию летной годности ВС.

Руководитель ИАС осуществляет контроль соблюдения требований к поддержанию летной годности ВС в соответствии с установленными требованиями и обеспечивает взаимодействие с договорными организациями, а также отвечает за политику заявителя по вопросам поддержания летной годности ВС.

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

132. Должностные лица заявителя, относящиеся к авиационному персоналу, должны соответствовать квалификационным требованиям, установленным в гражданской авиации Республики Беларусь и иметь специальную подготовку, подтвержденную соответствующими документами.

133. Обязанности, права и ответственность лиц руководящего состава и командно-летного состава определяются соответствующими должностными инструкциями, основные положения которых являются составной частью РПП и РРТО.

Руководитель летной службы отвечает за состояние организации летной работы.

Руководитель службы безопасности полетов или ответственное лицо по безопасности полетов отвечает за безопасность полетов, внедрение СУБП.

Руководитель ИАС отвечает за организацию поддержания летной годности ВС заявителя.

Заявитель должен принимать все меры к тому, чтобы весь авиационный персонал, занимающийся производством полетов, был ознакомлен и правильно проинструктирован относительно своих конкретных обязанностей и ответственности, а также относительно связи таких обязанностей с производством полетов в целом. Это достигается путем разработки РПП и должностных инструкций для авиационного персонала.

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

В случае приема авиационного персонала на работу по совместительству заявителем должна быть обеспечена доступность сведений о таком авиационном персонале.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

135. В ходе проверки производственной базы определяется оснащенность зданий и сооружений на аэродроме базирования заявителя надлежащими средствами и оборудованием, а также их пригодности по назначению. Проверяются ангары, мастерские для технического обслуживания и ремонта, помещения для хранения оборудования и запасных частей, помещения для административного и авиационного персонала, мест обслуживания пассажиров и помещений для хранения и обработки багажа, почты и грузов.

136. Программы подготовки авиационного персонала должны быть изложены в РПП или в иных документах, которые являются частью РПП, но выпускаются в виде самостоятельных документов.

В зависимости от масштабов и сложности предполагаемых видов воздушных перевозок и (или) авиационных работ необходимые программы подготовки авиационного персонала могут выполняться под непосредственным контролем заявителя или иными утвержденными учреждениями образования по договору с заявителем или при сочетании обеих форм обучения.

Член сертификационной комиссии должен тщательно проанализировать все этапы выполнения программ заявителем по наземной или летной подготовке. Такой анализ позволит определить соответствие предъявленным требованиям методов подготовки, курса обучения, учебных пособий и оборудования, уровней подготовки, необходимых сооружений и ведения документации.

Следует определить степень квалификации инструкторского состава по наземной и летной подготовке, а также произвести оценку их эффективности.

137. Члену сертификационной комиссии следует убедиться в том, что заявитель разработал процедуры и программы подготовки для обеспечения соответствия квалификации экипажей ВС требованиям авиационных правил и что члены экипажа ВС имеют соответствующие свидетельства, в которые внесены соответствующие действующие квалификационные отметки.

138. Необходимо убедиться в том, что заявитель разработал программу подготовки членов кабинного экипажа, гарантирующую квалифицированное выполнение ими своих обязанностей, связанных с обеспечением безопасности полетов, в штатной и в аварийной обстановке или ситуации, требующей аварийной эвакуации.

139. При оценке программ подготовки авиационного персонала учитывается следующее:

полнота учебных планов и соответствие средств, оборудования и

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

необходимого учебного материала для обеспечения уровня и целей обучения. Особое внимание необходимо уделять наличию утвержденных к использованию тренажеров, которые соответствуют программам летной подготовки;

эффективность аудиовизуальных учебных систем, в которых используются компьютерные методы обучения, слайды, видео- и (или) кинофильмы для предоставления учебного материала по системам ВС, характеристикам аэродромов и иным вопросам;

опыт, компетентность, знания и профессиональные навыки инструкторов, инструкторов-экзаменаторов и преподавателей заявителя, в том числе привлекаемых на контрактной основе которые проверяют уровень знаний и определяют подготовленность авиационного персонала.

140. При оценке масштаба, качества и эффективности программ подготовки авиационного персонала, инспекторам необходимо убедиться:

в соблюдении заявителем предписанного курса обучения;

в компетентности инструкторов и инструкторов-экзаменаторов заявителя;

в способности выявлять слабых или показывающих неудовлетворительные результаты обучаемых и принимать в отношении этих лиц соответствующие меры;

в принятии мер для получения необходимого учебного материала и проведения подготовки летного и обслуживающего персонала каждый раз, когда используются новые ВС и (или) оборудование, либо вводятся новые или пересмотренные методы и правила летной эксплуатации ВС.

141. В ходе проверки программ подготовки повышения квалификации пилотов, поддержания уровня квалификации необходимо убедиться в том, что:

учтены замечания проверки на этапе оценки документов;

в программу летной подготовки не входит выполнение упражнений (маневров), которые могут привести к выходу за допустимые летно-технические ограничения ВС;

обучение проводится в соответствии с утвержденным учебным планом;

не имитируются аварийные ситуации, влияющие на летные характеристики ВС, с пассажирами на борту.

142. Заявитель должен разработать и выполнять программы наземной и летной подготовки, которые гарантируют надлежащую подготовку всех членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей.

143. Программы подготовки летного и кабинного экипажа заявителя

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

по таким разделам, как первоначальное обучение, наземная подготовка, обучение на тренажере, переучивание на новый тип или модель ВС, утверждаются Департаментом по авиации.

144. При проведении проверки процедур расчета топлива и масла инспектор должен удостовериться в том, что отправляемые ВС заявителя имеют их достаточный запас, рассчитанный в соответствии с установленными правилами и политикой, изложенными в РПП. Для этого следует ознакомиться с принципами расчета топлива, масла и выборочными рабочими планами полета для рейсов, выполняемых с различных аэродромов на маршрутах и участках маршрутов, характеризующихся повышенным расходом топлива, включая участки, на которых запас топлива, ограничиваемый емкостью топливных баков ВС, является критическим, при этом следует оценить достаточность запаса топлива на борту с учетом ожидаемых характеристик ВС, внося необходимые поправки на ветер и эшелон полета (далее – FL) на маршруте.

145. При расчете запаса топлива необходимо учитывать дополнительный запас топлива, необходимый для полета до приемлемого аэродрома из наиболее критической точки на маршруте в случае отказа одного двигателя или разгерметизации, в зависимости от того, какая из рассчитанных величин выше.

146. При проведении проверки процедуры расчета массы и центровки инспектору необходимо убедиться в том, что заявитель обеспечивает безопасную и правильную загрузку ВС в соответствии с:

- требованиям к расчету массы и центровки ВС, изложенными в РПП;
- ограничениями по массе, обусловленными требованиями к характеристикам ВС;

- ограничениями по массе и центровке, установленными в руководстве по эксплуатации ВС и РПП;

- ограничениями по нагрузке на палубу и перегородки, установленными в руководстве по эксплуатации ВС и РПП;

- ограничениями в отношении перевозки опасных грузов, установленными в действующем издании Технических инструкций.

Кроме этого, необходимо ознакомиться с системой и процедурами расчета и контроля массы ВС, чтобы убедиться в том, что при этом в полной мере учитываются изменения массы, связанные с модификацией ВС и по иным причинам, и что загрузочная ведомость содержит правильные данные о загрузке.

### **§ 3. Инспекция и демонстрация регулирования технического обслуживания**

147. Заявитель должен продемонстрировать, что созданная им организация располагает необходимым квалифицированным персоналом, оборудованием и средствами для поддержания ВС в состоянии годности к полетам на протяжении срока их эксплуатации. Этот процесс также называется поддержанием летной годности ВС.

148. В случае, если заявитель запрашивает разрешение на эксплуатацию арендованных ВС, которые зарегистрированы в другом государстве, между Республикой Беларусь и государством регистрации ВС должны быть соответствующие договоренности в отношении ответственности по поддержанию летной годности таких ВС.

149. Инспектору необходимо убедиться, что заявитель осуществляет обеспечение проведения всех работ по техническому обслуживанию в соответствии с утвержденным ответственным руководителем и согласованным Департаментом по авиации РРТО.

Соответствие этому требованию должно быть ясно продемонстрировано в ходе проверки. Необходимо проверить структуру организации эксплуатанта по управлению техническим обслуживанием, четко разграничивающую обязанности и ответственность основных должностных лиц, включая, но не ограничиваясь ими, руководителя(ей) в областях планирования, качества технического обслуживания. Должен существовать поименный список всех работников, занимающих эти должности. Сведения об организационной структуре должны быть частью РРТО и при необходимости оформлены отдельно.

150. Инспектор должен убедиться, что заявитель установил процедуру периодического пересмотра РРТО для поддержания в актуальном состоянии.

151. Инспектор должен провести проверку практического соблюдения основных положений РРТО. Одной из первых мер, принимаемых в процессе инспекции организации заявителя, является проведение инспектором летной годности тщательного анализа РРПТО.

152. Инспектор должен убедиться в том, что в РРТО по каждому типу используемых ВС включена, как минимум, следующая информация:

график периодичности каждого вида технического обслуживания, включая капитальный ремонт или осмотр планера ВС, двигателя, воздушного винта (где это применимо), оборудования, приборов и агрегатов;

правила и стандарты технического обслуживания, осмотры и общие виды работ;



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

утвержденный эксплуатационный срок службы (ресурс), где это применимо, для различных агрегатов, частей, вспомогательных узлов;

перечень разрешенных допустимых исключений из эксплуатационной надежности (CDL, если имеется, и MEL);

договоренности, в соответствии с которыми для выполнения технического обслуживания и (или) осмотра ВС может быть утвержден другой инженерно-технический персонал или организации, не входящие в состав организации заявителя;

предельные сроки для каждого обязательного осмотра;

порядок поддержания массы и центровки ВС в установленных пределах;

правила и стандарты принятия или отклонения пунктов в перечне объектов, подлежащих проверке;

правила запланированного и общего обслуживания;

предельные сроки замены приборов, агрегатов, устройств;

правила, гарантирующие полную исправность определенных систем и навигационного оборудования для соответствующих специальных разрешений в эксплуатационных спецификациях;

процедуры закупки и получения запасных частей;

технического обслуживания, проверок и ведения записей;

подробные данные о выполнении различных инспекционных испытаний, проверок.

153. Инспектор должен проверить РРТО и убедиться, что оно достаточно полное, соответствует действительности и надлежащим образом рассылается. Инспектор должен также установить своевременность и эффективность внесения изменений и определить, что все указания по поддержанию летной годности, выпущенные организацией, ответственной за типовую конструкцию, и заинтересованными государствами, своевременно оцениваются и рассылаются всем, кто нуждается в такой информации.

154. В ходе инспектирования управления техническим обслуживанием инспектор должен:

определить, что основные положения РРТО соблюдаются на практике;

убедиться, что описанные в РРТО процедуры отражают виды деятельности и практику данной организации;

убедиться, что РРТО содержит четкие указания, процедуры (технологии) и информацию;

определить, что указанные процедуры (технологии) приводят к желаемому результату.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

155. Инспектор должен провести проверку в части пригодности зданий, помещений, которые заявитель намерен использовать на каждой базе или в аэропортовом комплексе, включая расположенные в других государствах, в том числе «линейные станции», в части надлежащего их оборудования, предоставления необходимых средств связи, санитарно-гигиенических помещений, средств авиационной и общественной безопасности и аварийного оповещения, а также их достаточности для планируемых видов деятельности. Регламентирующие ТО положения должны ясно описывать помещения и ресурсы, включая процедуры выполнения технического обслуживания и назначение допускающего персонала.

156. В соответствии с предполагаемыми видами деятельности заявителя, инспектору следует выполнить оценку и инспектирование подвижных средств обслуживания и технологии их использования. При таком инспектировании и оценке необходимо определить, имеется ли в наличии необходимое оборудование, соответствует ли оно эксплуатируемым ВС и достаточно ли оно по количеству и качеству.

Заявитель должен продемонстрировать:

своевременное выполнение всех работ по техническому обслуживанию, указанных в утвержденной программе технического обслуживания, включая отслеживание, прогнозирование и планирование выполнения всех этих работ;

процедуры перехода от прежней программы технического обслуживания к текущей утвержденной программе технического обслуживания, при необходимости, и пропорционального изменения периодичности работ по техническому обслуживанию, если это требуется.

157. Для всех ВС должны находиться в наличии регистрируемые данные о техническом обслуживании, предусмотренные положениями РРТО, в частности о соблюдении всей обязательной информации по поддержанию летной годности, а также описания и удостоверения всех крупных модификаций и ремонтов.

158. Необходимо проверить действенность процедур отслеживания, анализа и устранения дефектов, элементов MEL и CDL.

В зависимости от числа ВС в парке и обнаруженных в ходе инспекции дефектов инспектор летной годности должен проверить по крайней мере одно ВС каждого типа.

159. Проверке на ВС подлежит:

общее внешнее и внутреннее состояние;

все бортовое аварийно-спасательное оборудование и средства безопасности расположены в предназначенных для них местах и проходят

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

техническое обслуживание в соответствии с программой технического обслуживания;

вся предусмотренная требованиями документация находится на борту ВС;

бортовой технический журнал и процедуры устранения отказов отвечают положениям РРТО;

выявление признаков течи топлива и масла;

выявление признаков повреждения агрегатов или конструкции планера ВС, двигателя и шасси.

#### **§ 4. Сбор, обработка и анализ полетной информации**

160. Эксплуатант ВС организует сбор, обработку и анализ полетной информации в соответствии с требованиями авиационных правил по организации сбора, обработки и анализа полетной информации в гражданской авиации.

Обеспечение регулярности сбора, обработки и анализа полетных данных возлагается на заявителя.

Обеспечение сбора полетных данных, снятия носителей речевой информации с ВС, обеспечение сохранности носителей полетных данных и файлов полетных данных для дальнейшей их передачи возлагаются на организацию по техническому обслуживанию.

161. В рамках сертификационной проверки соответствия организации сбора, обработки и анализа полетных данных заявителя контролю подлежат:

выполнение требований к организации сбора полетных данных;

организация и процедуры анализа полетных данных;

выполнение требований по реализации программы анализа полетных данных (далее – ПАПД) или наличие соответствующего договора на проведение анализа полетных данных сторонней организации;

выполнение требований по отчетности в части заявителя.

162. При отсутствии у заявителя подразделения полетной информации, обработка и первичный анализ полетной информации может выполняться на договорной основе сторонней организацией, имеющей действующее свидетельство на осуществление деятельности по обработке и первичному анализу полетной информации в авиационных организациях гражданской авиации, выданное в соответствии с требованиями авиационных правил по организации сбора, обработки и анализа полетной информации в гражданской авиации.

163. Заявитель создает, поддерживает и выполняет ПАПД, которая интегрирована в СУБП заявителя.

Допускается передача реализации ПАПД на договорной основе

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

заявителем другому эксплуатанту ВС с внедренной ПАПД в рамках своей СУБП для соответствующих типов ВС или в стороннюю организацию, являющуюся поставщиком таких услуг. В случае передачи заявителем реализации ПАПД по договору обеспечение ПАПД возлагается на заявителя.

В договоре на обработку и первичный анализ полетной информации должны быть определены условия осуществления заявителем в рамках своей СУБП и (или) системы качества аудита сторонней организации как поставщика услуги по обработке и первичному анализу полетной информации.

## **§ 5. Порядок заключения договоров на техническое обслуживание ВС между заявителем и сторонней организацией по техническому обслуживанию ВС**

164. Заявитель может передавать выполнение всех работ по техническому обслуживанию или их часть одной или нескольким сторонним организациям по техническому обслуживанию ВС, утвержденным Департаментом по авиации, на договорной основе.

При этом с заявителя не снимается ответственность за исправность и поддержание летной годности ВС.

Договор между заявителем и сторонней организацией по техническому обслуживанию ВС должен содержать следующую информацию:

- перечень работ и функций, передаваемых сторонней организации по техническому обслуживанию ВС;

- порядок представления отчетности сторонней организации по техническому обслуживанию ВС о выполнении своих обязательств;

- распределение ответственности между заявителем и сторонней организацией по техническому обслуживанию ВС за исправность и поддержание летной годности ВС в пределах договорных обязательств;

- порядок взаимодействия заявителя со сторонней организацией по техническому обслуживанию ВС должен быть отражен во внутренних документах заявителя (руководствах, положениях, инструкциях), с указанием ответственных лиц, схемы взаимодействия, видов, формы и периодичности отчетности.

165. Заявитель несет ответственность за полноту выполнения требований к настоящему Руководству с учетом имеющихся договоров со сторонними организациями по техническому обслуживанию ВС и должен иметь документы, подтверждающие его исполнение (отчеты сторонней организации по техническому обслуживанию ВС с соблюдением их периодичности).

## **§ 6. Демонстрация процедур аварийной эвакуации из ВС**

166. Подготовка, включающая инструктаж по использованию всего аварийно-спасательного оборудования и практическую отработку методов аварийной эвакуации людей с борта ВС, должна проводиться ежегодно.

Наиболее эффективной формой подготовки экипажа является совместная подготовка членов летного и кабинного экипажей, которая направлена на обеспечение аварийной эвакуации в течение 90 секунд или менее максимального числа людей, включая членов экипажа, разрешенного для перевозки каждым типом ВС.

167. При наличии и предоставлении заявителем надежных аналитических методов или данных предыдущих демонстраций изготовителем ВС или другими эксплуатантами ВС тех же типов и моделей ВС, позволяющие сертификационной комиссии убедиться в способности заявителя обеспечивать аварийную эвакуацию, то, по решению председателя сертификационной комиссии, демонстрация заявителем процедур аварийной эвакуации из ВС может не проводиться.

168. Необходимость проведения демонстрации процедур аварийной эвакуации и тип ВС определяется председателем сертификационной комиссии. Заявителю необходимо заблаговременно планировать проведение демонстрации процедур аварийной эвакуации из ВС и согласовать дату и время их проведения с председателем сертификационной комиссии.

В случае проведения демонстрации процедур аварийной эвакуации из ВС заявитель предоставляет следующую документацию:

- список членов летного и кабинного экипажей, назначенных для участия в демонстрации процедур аварийной эвакуации;

- схема ВС с расположением выходов, которые будут использованы во время демонстрации эвакуации;

- схема пассажирского салона, на которой указываются места расположения пассажирских сидений, кухонь, проходов, туалетов, перегородок в пассажирском салоне, отсеков, если применимо;

- перечень аварийного оборудования ВС и инструкции по его использованию;

- схема расположения аварийного оборудования, такого как огнетушители, переносные кислородные баллоны и маски, мегафоны, топоры, аварийные канаты, спасательные плоты/желоба, индивидуальные плавательные средства, комплекты первой помощи, универсальные профилактические комплекты, комплекты медицинских средств, аварийные приводные передатчики (ELT), пиротехнические средства и другое, если применимо;



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

выписки из РПП и Руководства кабинного экипажа, в которых изложены обязанности, ответственность и порядок действий членов экипажа ВС при аварийной эвакуации на сушу и воду;

копия инструкции по безопасности для пассажиров (сопровождающих).

169. При проведении демонстрации процедур аварийной эвакуации из ВС оцениваются:

точное выполнение членами экипажа обязанностей и функций на борту ВС и на земле;

местонахождение каждого члена экипажа во время проведения эвакуации;

эффективность действий КВС при осуществлении своих полномочий;

порядок преемственности командования в случае потерь личного состава;

эффективность действий членов экипажа при выполнении возложенных на них функций по эвакуации;

допущенные ошибочные действия, недостатки или превышения временных нормативов.

170. При составлении отчета о проведенной демонстрации инспекторам необходимо зафиксировать следующие данные по каждому этапу эвакуации:

время, необходимое для открытия каждой разрешенной для использования выхода двери;

время, затраченное для разворачивания и наполнения воздухом аварийно-спасательных трапов (желобов);

время, затраченное для принятия первых эвакуируемых;

время, затраченное для покидания ВС первыми эвакуируемыми через выходы, расположенные над крылом;

общее количество людей, эвакуируемых через каждый выход.

171. Если заявитель не может удовлетворительно продемонстрировать процедуры аварийной эвакуации по каждому конкретному типу, модели и конфигурации ВС, а также выполнить эвакуацию максимального числа людей, включая членов экипажа, в течение 90 секунд и менее, он должен:

пересмотреть процедуры эвакуации;

совершенствовать подготовку экипажей;

изменить компоновку салона;

уменьшить общее количество пассажиров.

172. Для признания приемлемости аварийных процедур

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

сертификационной комиссией могут потребоваться дополнительные оценки или демонстрации.

173. Результаты демонстрации заявителем процедур аварийной эвакуации из ВС оформляются в инспекционном контрольном перечне проверки заявителя при демонстрации процедур аварийной эксплуатации из ВС по форме согласно приложению 14 к настоящему Руководству.

## **§ 7. Демонстрация процедур вынужденной посадки ВС на воду**

174. Сертификационной комиссии следует в первую очередь удостовериться в том, что данное ВС прошло сертификацию летной годности с учетом возможности вынужденной посадки на воду.

175. Целью демонстрации процедур вынужденной посадки на воду является оценка способности заявителя подготовить пассажиров, ВС и оборудование для запланированной посадки на воду.

При наличии и предоставлении заявителем надежных аналитических методов или данных предыдущих демонстраций изготовителем ВС или другими эксплуатантами ВС тех же типов и моделей ВС, позволяющие сертификационной комиссии убедиться в способности заявителя обеспечивать аварийную эвакуацию при вынужденной посадке на воду, то, по решению председателя сертификационной комиссии, такая демонстрация может не проводиться.

176. Если ВС не сертифицировано для вынужденной посадки на воду, разрешение на полеты большой протяженности над водным пространством не выдается.

177. При проведении демонстрации соблюдаются следующие условия:

демонстрация проводится в дневное время или, если проводится ночью, в освещенном ангаре или перроне;

задействованы все необходимые члены экипажа.

178. При проведении демонстрации оцениваются:

программа аварийной тренировки;

процедуры аварийной посадки на воду;

компетентность членов экипажа ВС;

надежность оборудования.

179. При имитации демонстрации вынужденной посадки на воду необходимо учитывать и оценить следующие моменты:

достаточна ли подготовка пассажиров и ВС к предполагаемой вынужденной посадке на воду;

наличие на борту ВС в достаточном количестве аварийно-спасательного оборудования, спасательных плотов, надувных трапов (желобов), спасательных жилетов, медицинских комплектов, комплектов

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

неотложной медицинской помощи и аварийных приводных передатчиков;  
размещение ли аварийно-спасательного оборудования надлежащим образом и может ли оно быть легко снято или сброшено с ВС в отведенное для этого время;

наличие и использование средств, препятствующих сносу аварийно-спасательного оборудования в сторону от оставшихся в живых;

наполнение трапов, спасательных жилетов и спасательных плотов воздухом полностью в приемлемые периоды времени, обеспечение правильного разворачивания надувных трапов и работа иного аварийно-спасательное оборудование;

выбор подлежащих использованию аварийных выходов и легкость их открытия;

разработка заявителем и использование членами экипажа ВС соответствующих аварийных процедур и контрольных перечней;

подготовку членов экипажа ВС;

знание членами экипажа своих обязанностей и функций и своевременность их выполнения;

способность членов экипажа ВС, используя имеющееся аварийно-спасательное оборудование и соблюдая установленные в руководстве по производству полетов процедуры, организации быстрой эвакуации людей в таких критических условиях, которые ожидаются в течение короткого периода времени, когда ВС будет оставаться на плаву;

принятие членами экипажа ВС надлежащих мер предосторожности, позволяющих избежать возможных травм эвакуируемым пассажирам или себе.

180. При оценке эффективности демонстрации аварийной эвакуации на воду, член сертификационной комиссии фиксирует следующее:

время от начала имитации демонстрации вынужденной посадки на воду до момента открытия каждой двери выходов или аварийных выходов, подлежащих использованию;

время, требующееся для спуска каждого спасательного плота;

время, требующееся для наполнения воздухом каждого спасательного плота;

время, требующееся для принятия всех пассажиров и членов экипажа спасательными плотами.

181. Заявитель должен устранить любые недостатки, обнаруженные при демонстрации вынужденной посадки на воду в отношении процедур эвакуации или аварийно-спасательного оборудования (надувные трапы, аварийные выходы, спасательные плоты и т. д.).

182. Результаты демонстрации заявителем вынужденной посадки на

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

воду оформляются в инспекционном контрольном перечне проверки заявителя при демонстрации процедур вынужденной посадки на воду по форме согласно приложению 15 к настоящему Руководству.

## **§ 8. Демонстрация летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета**

183. В рамках этапа инспекции и демонстрации может потребоваться, особенно в отношении новых заявителей, проведение демонстрации летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета.

Полеты для демонстрации летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета позволяют заявителю продемонстрировать способность производить предлагаемые полеты в соответствии с применимыми правилами.

Полеты для демонстрации летной эксплуатации выполняются, как правило, без пассажиров, с минимально необходимым количеством членов сертификационной комиссии на борту ВС. Заявитель обеспечивает присутствие во время выполнения полета на борту ВС ответственного работника, наделенного полномочиями по принятию решений и обязательств по устранению недостатков.

Все демонстрационные полеты должны выполняться с использованием методик и процедур, предложенных заявителем в документах, прилагаемых к заявлению.

184. Заявитель должен устранить несоответствия, влияющие на безопасность полетов, прежде чем приступить к демонстрации летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета.

185. Необходимость проведения полетов для демонстрации летной эксплуатации, их количество и тип определяется председателем сертификационной комиссии. Заявителю и сертификационной комиссии необходимо заблаговременно планировать проведение полетов для демонстрации летной эксплуатации и согласовать даты их проведения.

186. Общие задачи полетов для демонстрации летной эксплуатации включают в себя оценку эффективности и надежности:

изложенного в РПП порядка действий при предполетной подготовке, в полете, при послеполетном разборе в экипаже, и их соблюдения персоналом заявителя;

средств и оборудования, предоставленных летному экипажу для безопасного выполнения полета в соответствии с РПП и правилами полетов в Республике Беларусь;

работы службы руководства полетами заявителя, взаимодействия с органами ОВД;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

общего обеспечения наземного обслуживания ВС и помощи летному экипажу в выполнении им своих обязанностей на аэродромах, заявленных и используемых на маршрутах.

187. При проведении предполетной подготовки проверяется порядок действий летного экипажа и служб, обеспечивающих полеты ВС, на соответствие требованиям, изложенным в РПП заявителя и в руководстве по эксплуатации ВС.

188. Эти процедуры охватывают следующие аспекты:

188.1. метеорологическое обеспечение полетов ВС, включая инструктаж летного экипажа;

188.2. навигационное (штурманское) обеспечение, обеспечение аэронавигационной информацией и проведение брифинга летному экипажу;

188.3. составление и утверждение плана полета;

188.4. планирование полета, предоставление экипажу утвержденного плана полета;

188.5. расчет потребного количества топлива, массы и центровки ВС, возможной коммерческой загрузки;

188.6. меры и действия, принимаемые КВС, чтобы убедиться в летной годности ВС путем проверки:

наличия на борту ВС документации, определяемой АП № 100;

наличия достаточного количества топлива и масла и соответствие их применяемым типам, оговоренным в руководстве по эксплуатации ВС;

правильности расчета критических скоростей, соблюдения ограничений по взлетной массе и летно-техническим характеристикам, градиента набора высоты, запаса высоты над препятствиями;

наличия информации об опасных грузах;

наличия на борту ВС необходимых сборников аэронавигационной информации и наличия в них последних изменений и добавлений;

наличия, требуемой РПП, полетной документации, которая правильно подготовлена и должным образом подписана;

наличии полного комплекта инструментов и оборудования, требующихся на борту ВС;

соблюдении требований к массе и центровке ВС;

надежном закреплении груза и его правильном распределении;

188.7. выполнение:

внешнего осмотра и подготовки ВС и оборудования к полету летным экипажем, в том числе процедуры включения и проверки навигационных систем;

инструктажа членов экипажа командиром ВС относительно



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

размещения и использования аварийно-спасательного оборудования, знаков запрета на курение, использования привязных ремней, расположения и использования аварийных выходов и т. д.;

внешнего и внутреннего осмотра ВС летным экипажем, осмотра и подготовки салона ВС членами кабинного экипажа, инструктажа для пассажиров о размещении и использовании аварийно-спасательного оборудования, действий в аварийных ситуациях;

подготовительные процедуры по настройке радио- и навигационного оборудования, включая ввод данных в бортовые системы управления полетом, если имеются;

подготовки к запуску двигателей, координации и связи с наземным персоналом в процессе запуска;

инструктажа КВС летного экипажа перед взлетом на случай аварийной ситуации на взлете;

188.8. подготовку и порядок действий в кабине летного экипажа и использование карт контрольных проверок.

189. В ходе демонстрации летным экипажем эксплуатации ВС инспектору перед взлетом необходимо обратить особое внимание на:

процедуры подготовки к запуску двигателей;

процедуры запуска двигателей;

надлежащую связь и координацию действий с наземным персоналом в отношении процедур запуска двигателей, уборки стояночных колодок, буксировки, если это необходимо, после запуска двигателей и до руления;

выполнение карты контрольных проверок;

выдерживание схемы руления;

правильность приема, понимание диспетчерских разрешений;

выполнение летным экипажем технологических процедур в соответствии с руководством по эксплуатации ВС;

использование привязных ремней.

190. В ходе полета инспектору необходимо убедиться в:

выполнении правил полетов;

знании членами летного экипажа ограничений по эксплуатации ВС, порядка действий при возникновении аварийных ситуаций в полете, работы систем и оборудования ВС как в нормальной эксплуатации, так при различных отказах;

дисциплинированности летного экипажа, эффективности и порядка действий на различных этапах полета;

соответствии требованиям знаний и использования членами летного экипажа MEL и CDL;

правильном использовании в полете аэронавигационной

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

информации, сборников, маршрутных карт, схем выхода и захода на посадку;

знании маршрутов и аэродромов, порядка вылета и прилета при чрезвычайных обстоятельствах;

соблюдении правил ОВД, ведении радиосвязи, выполнении диспетчерских указаний и разрешений, передаче сообщений об опасных метеоусловиях в полете;

достаточности запаса кислорода на борту ВС с учетом заявленных маршрутов и оговоренных в РПП минимальных высот;

профессиональной подготовке пилотов в отношении управления ВС на различных этапах полета, как в автоматическом, так и в «ручном» режимах.

Все упомянутые выше проверки должны осуществляться таким образом, чтобы исключить возможность создания нервной обстановки, не мешать членам экипажа выполнять свои обязанности. Опрос инспектором членов летного экипажа в целях проверки их знаний рекомендуется проводить после завершения полета.

191. В ходе демонстрации кабинным экипажем эксплуатации ВС в полете инспектору следует проконтролировать наличие и выполнение утвержденного Департаментом по авиации Руководства кабинного экипажа, выполнение правил и процедур бортпроводниками в соответствии с РПП, руководства по эксплуатации ВС, уделив при этом особое внимание в отношении таких вопросов как:

проведение инструктажа старшим бортпроводником членов кабинного экипажа и взаимодействие с КВС во время выполнения полета;

размещение ручного багажа пассажиров и багажа экипажа в салоне ВС;

наблюдении за табло «Не курить»;

содержание и полнота информации для пассажиров о порядке действий в аварийной ситуации, включая расположение и использование аварийных выходов;

указание и контроль в отношении правильного и своевременного использования привязных ремней, приведения спинок кресел в вертикальное положение.

приемах надевания кислородных масок и ограничениях при пользовании кислородом;

местонахождении и использовании спасательных жилетов;

ограничении пользования туалетами;

местонахождении и содержании памяток для пассажиров с информацией о порядке действий в аварийной обстановке.

192. Члену сертификационной комиссии следует обратить внимание на наличие обращенных вперед или назад и оснащенных привязными системами кресел для бортпроводников, которые они должны занимать при взлете и посадке, а также на размещение таких кресел вблизи выходов на уровне пола и других аварийных выходов.

193. В ходе инспекции члену сертификационной комиссии следует убедиться в знании бортпроводниками местонахождения, порядка использования различных типов аварийно-спасательного оборудования, медицинских аптечек, кислородного оборудования, конкретных обязанностей во время таких аварийных ситуаций как аварийная эвакуация, посадка на воду и так далее (задавать вопросы с целью проверки знаний рекомендуется после завершения полета).

Обсуждение таких вопросов с бортпроводниками дает возможность инспектору оценить эффективность их теоретической и практической подготовки.

194. Навыки и практическая работа в полете бортпроводников оценивается по эффективности выполнения ими своих функций в части обеспечения соблюдения пассажирами требований и указаний бортпроводников.

195. Демонстрация кабинным экипажем эксплуатации ВС включает в себя три этапа: действия бортоператоров перед вылетом ВС, в полете и после полета.

196. Инспектором контролируется соответствие выполнения бортоператорами правил и процедур, изложенных в РПП авиакомпания и руководстве по эксплуатации ВС данного типа:

- предполетной подготовки ВС;
- эксплуатации гидравлических и электрических систем ВС;
- работы с бортовыми средствами механизации, погрузочно-разгрузочным оборудованием;
- порядка действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях.

197. В ходе демонстрации летной эксплуатации проверяется умение бортоператоров:

- принимать и осуществлять погрузку, размещение с учетом центровки, крепление и швартовку груза на борту ВС, а также его выгрузку из ВС;
- работать с перевозочной документацией;
- обеспечивать летный экипаж ВС питанием в полете, согласно технологии работы;
- инициативно, квалифицированно и четко взаимодействовать с

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

другими членами экипажа.

198. По завершении полета инспектору необходимо обратить внимание на:

использование соответствующей послеполетной карты контрольных проверок;

взаимодействие летного экипажа с наземным персоналом, ответственным за обслуживание ВС;

заполнение бортового журнала ВС;

составление соответствующих отчетов об инцидентах, опасных сближениях, столкновениях с птицами, ударах молнии, наблюдении облаков вулканического пепла или его попадания в двигатели и любых других необычных явлениях, оказывающих влияние на выполнение полета;

проведение КВС послеполетного разбора с членами экипажа;

послеполетный осмотр ВС членами экипажа в соответствии с руководством по эксплуатации ВС, РПП авиакомпании;

осуществление мероприятий, направленных на оказание помощи экипажу в подготовке к следующему этапу полета, если посадка является промежуточной;

если запланирована остановка для отдыха экипажа, адекватность предоставляемых мест отдыха и фактического периода отдыха.

199. Все несоответствия правилам и процедурам, неудовлетворительные условия, выявленные на любой стадии инспекции в ходе полета, член сертификационной комиссии доводит до председателя комиссии и заявителя для принятия корректирующих действий. До осуществления последующих полетов заявителю предоставляется возможность устранить выявленные недостатки и представить председателю сертификационной комиссии документально оформленный доклад о выполненных работах.

200. Некоторые примеры несоответствий, требующих корректирующих действий:

недостаточная подготовка члена летного экипажа, например, требуется помощь от руководителей заявителя или работника Департамента по авиации;

член летного экипажа не знаком с ВС, его системами, или характеристиками, процедурами работы экипажа ВС;

член кабинного экипажа не имеет надлежащей подготовки по процедурам аварийной эвакуации или использованию аварийного оборудования или не знаком с местонахождением такого оборудования;

многочисленные недостатки и (или) неисправности систем ВС;

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

недостаточный контроль за массой и центровкой или распределением нагрузки;

неудовлетворительное руководство полетом, например, ненадлежащие процедуры планирования полета и выдачи разрешений на полет;

неприемлемые процедуры или практика технического обслуживания;

ненадлежащие процедуры обслуживания ВС и наземного обслуживания.

Результаты демонстрации заявителем летной эксплуатации экипажем ВС при выполнении полета оформляются в инспекционных контрольных перечнях проверки заявителя при демонстрации летной эксплуатации по форме согласно приложению 16 к настоящему Руководству.

## **§ 9. Внесение изменений в эксплуатационные спецификации сертификата эксплуатанта ВС**

201. При внесении изменений в эксплуатационные спецификации сертификата эксплуатанта ВС, связанных с освоением нового типа ВС, выполнением международных воздушных перевозок и (или) международных авиационных работ, изменением аэродрома (вертодрома) базирования в соответствии с пунктом 21 АП № 100 заявитель предоставляет в Департамент по авиации заявление в соответствии с приложением 38 АП № 100, сведения в соответствии с приложением 39 АП № 100 и доказательную документацию в соответствии с пунктом 568 АП № 100.

После рассмотрения предоставленных документов проводится сертификационная проверка этапа инспекции и демонстрации.

Область и направления проверки для внесения изменений в эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатанта ВС определяет председатель комиссии по сертификации.

202. По результатам этапа инспекции и демонстрации в срок не более десяти рабочих дней оформляется акт сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации, который представляется в комиссию Департамента по авиации по сертификации.

После рассмотрения комиссией Департамента по авиации по сертификации акт сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации предоставляется директору Департамента по авиации на утверждение.

Утвержденный акт сертификационной проверки этапа инспекции и



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

демонстрации направляется заявителю. Копия этого акта хранится в Департаменте по авиации.

После получения акта сертификационной проверки заявитель оформляет план мероприятий по устранению несоответствий по категории «2» и «3», утвержденный руководителем организации заявителя, и предоставляет в Департамент по авиации для согласования.

203. На основании утвержденного акта сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации, согласованного плана мероприятий по устранению несоответствий оформляется комплексное заключение по форме согласно приложению 40 к АП № 100, которое утверждается директором Департамента по авиации.

После утверждения комплексного заключения производится внесение соответствующих изменений в эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатанта ВС по форме согласно приложению 42 к АП № 100.

## **§ 10. Оценка результатов этапа инспекции и демонстрации**

204. Оценка результатов этапа инспекции и демонстрации проводится председателем сертификационной комиссии на итоговом совещании с представителями заявителя, на котором доводятся основные итоги проверки, делается вывод о возможности перехода к следующему этапу сертификации и при необходимости обсуждаются пути устранения выявленных несоответствий.

205. Все несоответствия, выявленные членами сертификационной комиссии в ходе этапа инспекции и демонстрации оформляются в инспекционных контрольных перечнях.

## **ГЛАВА 10 ЭТАП СЕРТИФИКАЦИИ**

206. При отсутствии оснований для отказа в выдаче сертификата эксплуатанта ВС и (или) несоответствий, препятствующих выдаче сертификата эксплуатанта ВС, председатель сертификационной комиссии организывает подготовку акта сертификационной проверки.

207. Выявленные несоответствия предварительно классифицируются членами сертификационной комиссии с указанием их категории, группы важности.

208. Категоризация несоответствий проводится в соответствии с классификацией несоответствий стандартам обеспечения безопасности полетов ВС, приведенной в **приложении 17** к настоящему Руководству.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

209. Решение о категории несоответствия, не указанного в приложении 17 к настоящему Руководству, принимает председатель сертификационной комиссии по рекомендациям членов сертификационной комиссии.

Категории выявленных несоответствий могут быть уточнены комиссией Департамента по авиации по сертификации или директором Департамента по авиации при представлении результатов проверки, о чем немедленно сообщается заявителю.

210. По результатам этапа инспекции и демонстрации на основании оформленных инспекционных контрольных перечней в срок не более 10 рабочих дней оформляется акт сертификационной проверки по форме согласно **приложению 18** к настоящему Руководству.

Акт сертификационной проверки подписывается председателем и членами сертификационной комиссии и представляется в комиссию Департамента по авиации по сертификации.

После рассмотрения комиссией Департамента по авиации по сертификации акт сертификационной проверки представляется директору Департамента по авиации на утверждение.

211. Утвержденный акт сертификационной проверки направляется заявителю, копия акта хранится в Департаменте по авиации.

212. После получения акта сертификационной проверки заявителю необходимо представить в Департамент по авиации:

отчет, утвержденный руководителем организации заявителя об устранении несоответствий по категории «1», повторно обнаруженных несоответствий категории «2») (при наличии таковых) с предоставлением документально оформленных подтверждений;

план мероприятий по устранению несоответствий по категории «2» и «3», утвержденный руководителем организации заявителя по форме согласно **приложению 19** к настоящему Руководству.

Департамент по авиации:

оценивает предложенный заявителем план мероприятий по устранению несоответствий и, если корректирующие действия, указанные в нем, достаточны для устранения, согласовывает 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 истечении трех месяцев может продлить срок устранения несоответствий при условии удовлетворительного выполнения корректирующих действий, указанных в плане мероприятий по устранению несоответствий.

213. На основании подтверждения заявителем наличия достаточных финансовых ресурсов для осуществления предполагаемых видов деятельности, утвержденного акта сертификационной проверки, представленного заявителем письменного подтверждения об устранении выявленных несоответствий категории «1», повторно обнаруженных несоответствий категории «2», и согласованного Департаментом по авиации плана мероприятий по устранению остальных несоответствий оформляется комплексное заключение в соответствии с требованиями пункта 595 АП № 100.

214. На основании утвержденного комплексного заключения Департамент по авиации оформляет сертификат эксплуатанта ВС по форме, согласно приложению 41 к АП № 100, и эксплуатационные спецификации на эксплуатируемые ВС по форме, согласно приложению 42 к АП № 100.

Порядок заполнения формы сертификата эксплуатанта ВС и эксплуатационных спецификаций к нему содержится в **приложении 20** к настоящему Руководству.

215. В соответствии с требованиями пункта 599 АП № 100 причинами отказа заявителю в выдаче сертификата эксплуатанта ВС являются:

- несоответствие заявителя сертификационным требованиям;
- наличие обоснованного отрицательного заключения по результатам этапа инспекции и демонстрации заявителя.

Решение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации в письменном виде с указанием причин отказа направляется заявителю.

216. Отказ в выдаче сертификата эксплуатанта ВС по иным основаниям, в том числе по мотивам нецелесообразности, не допускается.

217. При несоответствии заявителя эксплуатационным требованиям и в случае принятия решения об отказе в выдаче сертификата эксплуатанта ВС, заявителю направляется (вручается) уведомление об отказе в письменной форме с указанием причин отказа, конкретных норм законодательства и срока, в течение которого заявитель, устранив указанные причины, может представить документы для повторного рассмотрения.

218. В случае устранения заявителем причин, послуживших основанием для отказа в выдаче сертификата эксплуатанта ВС в установленный срок, повторное рассмотрение документов, выдача сертификата эксплуатанта ВС или отказ в его выдаче осуществляются Департаментом по авиации в срок, не превышающий десяти рабочих дней

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

со дня получения заявления об устранении причин отказа и соответствующих документов, удостоверяющих устранение причин отказа. За повторное рассмотрение сбор не взимается.

219. Заявитель должен обеспечить необходимые условия для проведения сертификационной проверки. При создании заявителем препятствий по проведению сертификационной проверки, при невозможности устранения несоответствий сертификационным требованиям, председатель сертификационной комиссии имеет право принять решение о прекращении сертификационной проверки с уведомлением об этом заявителя.

Для возобновления процесса сертификации необходимо повторное предоставление заявления на общих основаниях.

220. Председатель сертификационной комиссии должен провести заключительное совещание с членами сертификационной комиссии по итогам проведенной сертификации.

Основной целью совещания является выявление недостатков в процедурах различных этапов сертификации и применяемых инспекторами различных инспекционных контрольных перечней, а также принятие решения на их изменение путем подготовки проектов дополнений и изменений для внесения в действующее Руководство. Данные решения включаются в протокол совещания и доводятся до сведения руководства Авиационной инспекции и Департамента по авиации.

## **ГЛАВА 11** **ПРОЦЕДУРА ПОДГОТОВКИ И ПРОВЕДЕНИЯ** **СЕРТИФИКАЦИИ ЗАЯВИТЕЛЯ ДЛЯ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА** **ДЕЙСТВИЯ СЕРТИФИКАТА ЭКСПЛУАТАНТА ВС**

221. Процедура проведения сертификации заявителя для продления сертификата по окончании срока его действия проводится аналогично процедуре при сертификации впервые, за исключением проведения первого этапа, предшествующего подаче заявления.

Процедура подготовки и проведения сертификации, начинается с подачи уведомления о намерении прохождения процедур сертификации эксплуатанта ВС, которое подается заявителем не позднее чем за три месяца до истечения срока действия сертификата.

222. Выдача сертификата эксплуатанта ВС по окончании срока его действия зависит от соблюдения заявителем требований авиационных правил по сертификации деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских воздушных судах.

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

223. При предоставлении заявителем методов или данных демонстраций процедур летной эксплуатации ВС, аварийной эвакуации из ВС и процедур вынужденной посадки на воду при проведении предыдущих сертификаций, либо при наличии и предоставлении заявителем надежных аналитических методов или данных таких ранее проводимых демонстраций изготовителем ВС или другими эксплуатантами ВС тех же типов и моделей ВС, позволяющих сертификационной комиссии убедиться в способности заявителя обеспечивать аварийную эвакуацию, то по решению председателя сертификационной комиссии такие демонстрации могут не проводиться.

### РАЗДЕЛ III

## КОНТРОЛЬ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВС В ЧАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

### ГЛАВА 12

#### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

224. Контроль за обеспечением безопасности полетов и инспекторский контроль со стороны государства за эксплуатантами ВС, является неотъемлемой частью системы сертификации и важным элементом ответственности государства за соблюдение требуемых эксплуатационных стандартов в целях обеспечения безопасности воздушных перевозок и (или) авиационных работ.

225. Департамент по авиации обеспечивает в соответствии с законодательством сертификацию эксплуатантов ВС, осуществляет контроль за безопасностью полетов ВС и авиационной безопасностью в области гражданской авиации при несоблюдении эксплуатантом ВС условий эксплуатации ВС, выявлении нарушений, влияющих на безопасность полетов и авиационную безопасность вводит ограничения в эксплуатационные спецификации, приостанавливает действие или отзывает и аннулирует сертификат эксплуатанта ВС.

226. Департамент по авиации ежегодно разрабатывает Программу контроля (надзора) за деятельностью эксплуатантов ВС с учетом специфики эксплуатантов ВС, сложности их деятельности, результатов предыдущих сертификаций, контрольной деятельности, оценки факторов риска.

227. Для планирования мероприятий Программы контроля (надзора) за деятельностью эксплуатантов ВС Департаментом по авиации применяется период времени, не превышающий 12 месяцев.



228. Контроль за деятельностью эксплуатанта ВС осуществляется посредством проведения плановых проверок в соответствии с Программой контроля (надзора) и внеплановых инспекционных проверок.

229. При проведении инспекционных проверок по различным областям деятельности эксплуатантов ВС, инспекторы взаимодействуют между собой и координируют результаты проверок по всем проверяемым направлениям в соответствии с заданием на проведение инспекционной проверки.

230. Области, охватываемые мероприятиями по контролю за обеспечением безопасности полетов соответствуют направлениям проверок при проведении процесса сертификации, и включают оценку организации и управления деятельностью эксплуатанта ВС, системы управления безопасностью полетов, включая мониторинг полетных данных средств, оборудования, технического обслуживания ВС, руководства полетами ВС и контроля за ними, мер по поддержанию на должном уровне квалификации летных и cabinных экипажей, правил безопасности перевозки пассажиров и грузов, подготовки авиационного персонала, ведения документации, платежеспособности эксплуатанта ВС, правил обеспечения авиационной безопасности.

Виды инспекционных проверок деятельности эксплуатантов ВС и их периодичность определены в пункте 623 АП № 100.

231. Периодичность инспекционных проверок может быть изменена по решению Департамента по авиации, но не более чем в два раза.

## **ГЛАВА 13**

### **ДЕЙСТВИЯ В ПРОЦЕССЕ КОНТРОЛЯ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТА ВС**

232. В процессе контроля за обеспечением безопасности полетов за деятельностью эксплуатанта ВС инспекторы осуществляют контроль за соблюдением эксплуатантом ВС сроков устранения несоответствий, выявленных при проведении сертификационной проверки и (или) принятых мерах эксплуатантами ВС по устранению несоответствий, выявленных при проведении инспекционных проверок.

Устранение несоответствий, выявленных в результате контроля за деятельностью эксплуатанта ВС, осуществляется посредством следующих мероприятий:

- разработка эксплуатантом ВС плана корректирующих действий для устранения выявленных несоответствий;

- выполнение плана корректирующих действий;

- контроль за обеспечением безопасности полетов со стороны

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Департамента по авиации и Авиационной инспекции, включая проведение повторных инспекционных проверок.

233. В соответствии с Программой контроля (надзора) инспекторы осуществляют инспекционные проверки деятельности эксплуатантов ВС. Результаты инспекционных проверок оформляются в соответствующих инспекционных контрольных перечнях.

Инспекционные контрольные перечни оформляются в течение не более пяти рабочих дней после проведения инспекционной проверки и направляются в Департамент по авиации для принятия решения по выявленным несоответствиям и (или) нарушениям.

Все выявленные в ходе проведения инспекционной проверки несоответствия и (или) нарушения доводятся эксплуатанту ВС посредством предоставления отчетных документов (акт, отчет, инспекционный контрольный перечень).

234. Эксплуатант ВС в течение трех рабочих дней после получения отчетных документов из Департамента по авиации письменно информирует Департамент по авиации о принятых мерах по устранению несоответствий, выявленных при проведении инспекционных проверок эксплуатанта ВС и перронных проверок в зарубежных аэропортах.

235. 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 эксплуатанта ВС, устанавливает сроки устранения нарушений и формы контроля за исполнением решения на основании и в порядке, определенном пунктами 638 – 643 АП № 100.

## ГЛАВА 14

### **ИНСПЕКЦИОННАЯ ПРОВЕРКА БАЗОВЫХ ОБЪЕКТОВ, ВКЛЮЧАЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА ВС, В ТОМ ЧИСЛЕ ПРИ АЭРОПОРТАХ**

236. Инспекционная проверка базовых объектов эксплуатантов ВС проводится в соответствии с требованиями АП № 100, при наличии у инспекторов соответствующего задания, выданного Департаментом по авиации.

В задании на проведение инспекционной проверки (далее – задание) определяются направления проверки базовых объектов с учетом результатов контроля за деятельностью эксплуатанта ВС в межсертификационный период.



237. Инспекционная проверка проводится по инспекционным контрольным перечням, применяемым при проведении процедуры сертификации, применительно к направлениям инспекционной проверки, определенным в задании.

238. Инспекционная проверка базовых объектов проводится в центральном офисе и на основной базе производства полетов эксплуатанта ВС, а также других объектах структурных подразделений эксплуатанта ВС, непосредственно связанных с производством и обеспечением полетов, обслуживанием ВС.

239. По результатам инспекционной проверки в течение пяти рабочих дней оформляется акт инспекционной проверки по форме согласно **приложению 21**, который утверждается директором Департамента по авиации и направляется эксплуатанту ВС для разработки плана мероприятий по устранению выявленных несоответствий.

План мероприятий по устранению выявленных несоответствий не требует согласования с Департаментом по авиации.

## **ГЛАВА 15**

### **ИНСПЕКЦИОННАЯ ПРОВЕРКА ВС НА ПЕРРОНЕ**

#### **§ 1. Общие положения**

240. В аэропортах Республики Беларусь гражданские ВС, как иностранные, так и национальные, могут быть подвергнуты инспекторской проверки на перроне с целью подтверждения его безопасной эксплуатации.

Проверке подлежат документы членов экипажа, фактическое состояние ВС и двигателей, наличие и состояние обязательного оборудования кабины экипажа, пассажирского салона (грузовой кабины), коммерческая загрузка, судовая и полетная документация.

Основные требования для таких проверок изложены в Приложениях 1, 6 и 8 к Чикагской конвенции и нормативных правовых актах в области гражданской авиации.

241. Инспекционная проверка ВС на перроне проводится при наличии у инспекторов соответствующего задания, выданного Департаментом по авиации.

242. Инспекционная проверка ВС на перроне проводится инспектором по следующим направлениям:

- кабина экипажа;
- пассажирская/грузовая кабина;
- внешнее состояние ВС;
- груз;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

общие вопросы.

В период проведения инспекционной проверки ВС на перроне может проводиться проверка соблюдения эксплуатантом ВС требований по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства по вопросам, содержащимся в акте проверки по форме согласно приложению 8 к авиационным правилам «Контроль качества мероприятий по обеспечению защиты гражданской авиации Республики Беларусь от актов незаконного вмешательства».

243. Инспекционные проверки ВС на перроне проводятся в пунктах отправления, прибытия, а также в промежуточных аэропортах на маршруте.

244. Инспекционная проверка ВС на перроне проводится инспекторами, прошедшими полный курс обучения по программе, утвержденной Департаментом по авиации, либо прошедшими обучение на специальных курсах, либо имеющих предыдущий положительный опыт проведения подобных инспекций, и допущенных к проведению данных проверок приказом Департамента по авиации.

Для поддержания профессионального уровня инспекторам необходимо выполнять не менее 12 инспекций в год.

245. В случае невыполнения установленного минимума проверок, инспектор должен подтвердить допуск к самостоятельной работе. Для подтверждения требуется проведение не менее 2 инспекций под руководством инспектора, не имеющего перерывов в работе и допущенного к проведению инспектирования с большим количеством элементов (объектов) инспектирования.

246. Инспекционные проверки ВС на перроне могут проводиться без предварительного уведомления эксплуатанта ВС и представляют собой выборочный контроль наличия на борту ВС и у членов экипажа необходимой документации, контроль состояния ВС и процедур их наземного обслуживания (полнота и качество выполнения технического обслуживания ВС, загрузки, заправки, расчета массы и центровки и т.д.).

## **§ 2. Соблюдение законов, правил и процедур**

247. Эксплуатант ВС обязан принимать все меры, чтобы его авиационный персонал соблюдал законы, правила и процедуры тех государств, в пределах которых выполняются полеты ВС.

248. Эксплуатант ВС принимает меры к тому, чтобы:

все члены экипажа ВС были ознакомлены с законами, правилами и процедурами, которые касаются их обязанностей и которые применимы к региону полетов, используемым аэродромам и соответствующим

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

аэронавигационным средствам;

иные члены летного экипажа ВС были ознакомлены с такими законами, правилами и процедурами, которые касаются их соответствующих обязанностей на борту ВС;

командиры ВС имели на борту ВС всю необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать их ВС;

члены летного экипажа демонстрировали способность говорить на языке, используемом при ведении радиотелефонной связи, и понимать его, как указано в Приложении 1 к Чикагской конвенции.

249. В случае выявления несоблюдения или предполагаемого несоблюдения иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур, применяемых на территории Республики Беларусь, или аналогичной серьезной проблемы с обеспечением безопасности полетов таким эксплуатантом ВС, Департамент по авиации немедленно уведомляет об этом уполномоченный орган в области авиации государства эксплуатанта ВС и эксплуатанта ВС.

Если государство эксплуатанта ВС и государство регистрации ВС являются разными государствами, такое уведомление также направляется государству регистрации ВС, если вопрос входит в сферу ответственности этого государства.

250. В случае уведомления государств в соответствии с пунктом 254 настоящего Руководства, государство, в котором осуществляются полеты, приступает к консультациям с государством эксплуатанта ВС и государством регистрации ВС, в зависимости от обстоятельств, в отношении стандартов безопасности полетов, соблюдаемых эксплуатантом ВС.

### **§ 3. Процедура проведения инспекционной проверки ВС на перроне**

251. Инспекционная проверка на перроне проводится в соответствии с Программой контроля (надзора), утверждаемой Департаментом по авиации.

При необходимости, Департамент по авиации может проводить внеплановые инспекционные проверки на перроне ВС эксплуатантов ВС Республики Беларусь и иностранных государств.

При назначении внеплановой инспекционной проверки устанавливаются следующие приоритетные направления выбора объекта инспектирования:

- определенное государство регистрации эксплуатанта ВС;
- определенный тип ВС;



определенный характер перевозок (регулярные, чартерные, пассажирские, грузовые и т. д.);  
определенный эксплуатант ВС;  
определенное ВС с индивидуальными особенностями регистрации или конструкции;  
загрузка ВС;  
наличие неснятых несоответствий, выявленных в предыдущих проверках;  
наличие большого количества ранее выявленных несоответствий;  
информация о нарушениях безопасности полетов, полученная из различных источников.

252. Процесс проведения инспекционной проверки на перроне включает в себя:

- подготовку к проведению инспекционной проверки;
- проведение инспекционной проверки;
- категорирование выявленных несоответствий (полученных данных);
- категорирование требуемых действий по устранению выявленных несоответствий;

заполнение отчета о проведенной инспекционной проверке на перроне (Proof of inspection) (далее – отчет) осуществляется по форме в соответствии с **приложением 22** к настоящему Руководству, с регистрацией выявленных нарушений и их категорией, ознакомление с ним КВС или представителя эксплуатанта ВС и представление одного экземпляра отчета экипажу ВС (представителю эксплуатанта ВС);

внесение результатов инспекционной проверки на перроне в базу данных.

253. Категории проверяемых ВС:

- коммерческие ВС;

- ВС с массой более 5 700 кг, выполняющие некоммерческие полеты.

Проверки следует планировать таким образом, чтобы затрагивать в первую очередь области высокого риска, остальные позиции можно охватить в течение нескольких проверок.

Важно вести надлежащие записи, и в этой связи требуется полная координация действий всех инспекторов, участвующих в проверках на перроне по конкретному эксплуатанту ВС.

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

255. Инспекторскую проверку ВС на перроне рекомендуется осуществлять, как правило, двумя инспекторами, однако в зависимости от

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

условий и объема проверки (например: лимит времени, тип ВС, условия загрузки, характер груза и т.д.) количество инспекторов может быть увеличено или уменьшено.

256. Элементы (объекты) проверки инспекции ВС на перроне должны быть распределены между инспекторами в зависимости от их уровня подготовки, квалификации, опыта в области гражданской авиации и навыков проведения инспекций.

257. При подготовке к инспекционной проверке ВС на перроне инспекторы должны получить задание Департамента по авиации.

258. При проведении инспекционной проверки ВС на перроне инспекторы должны иметь удостоверение инспектора и задание на проведение инспектирования.

259. Департамент по авиации для обеспечения безопасности и эффективности проведения инспекционной проверки должен обеспечить наличие у инспекторов следующего:

защитной одежды, подходящей и соответствующей различным погодным условиям (дождь, мороз и т.п.);

флуоресцентных жилетов;

флуоресцентных плащей;

средств защиты органов слуха;

специальной обуви;

электрических фонарей с комплектом питания;

цифровой камеры;

мобильного телефона;

зеркал для осмотра труднодоступных мест;

технической документации инспектируемых ВС, если таковая имеется (руководства, обновления, MEL и т.д.);

оперативной документации (NOTAMs, метеорологической информацией, сборников аэронавигационной информации (далее – AIP) и т.д.);

ноутбука (планшета) (для хранения документов и (или) интернет-данных для доступа к источникам информации и т.д.);

доступа к ожидаемым данным о воздушном движении (например, от координатора слотов в тех случаях, когда существует слот-система для конкретного аэропорта);

доступа к фактическим данным о трафике в аэропортах (например, общедоступные и недоступные, если таковые имеются);

подходящих средств передвижения в аэропорту (инспекционной площадке) (например, выделенный автомобиль);

соответствующей контактной информации (например, номера

телефонов аэропортов, представительств авиакомпаний и т.д.).

260. Перед проведением инспектирования ВС на перроне инспекторам необходимо удостовериться в том, что инспекторская проверка ВС на перроне не приведет к задержке вылета ВС, если на это нет веских причин. Таковыми могут быть только причины, напрямую имеющие отношение к безопасности ВС и находящихся в нем людей.

261. Инспекторы не должны подниматься на борт ВС и (или) проводить его инспектирование без своего представления и предъявления своих полномочий командиру ВС или представителю эксплуатанта ВС.

262. При отсутствии экипажа ВС или представителя эксплуатанта ВС на борту ВС или рядом с ним инспекторская проверка ВС на перроне не проводится.

В этом случае может быть выполнен только осмотр внешнего состояния ВС.

263. Инспектирование ВС на перроне проводится по следующим направлениям:

направление А – инспекция кабины экипажа, включая проверку документации ВС, экипажа и квалификационные отметки в документах летного экипажа;

направление В – инспекция пассажирского салона, включая документацию кабинного экипажа, аварийно-спасательного оборудования и размещения пассажиров и багажа в салонах ВС;

направление С – визуальная инспекция внешнего состояния ВС;

направление D – инспекция груза (багажа, почты), включая выполнение требований по безопасной перевозке опасного груза и состояние грузовой кабины ВС и (или) его багажных отсеков;

направление Е – общие вопросы.

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

265. При ограниченном времени нахождения ВС на перроне рекомендуется следующий объем инспектирования ВС на перроне:

265.1. осмотр внешнего состояния ВС во время высадки пассажиров;

265.2. выборочная (сегментированная) проверка, включающая следующее:



в кабине экипажа проверяются документы летного экипажа и квалификационные отметки в них, сертификат эксплуатанта ВС и эксплуатационные спецификации к нему, РПП, рабочий план полета, журнал технического обслуживания и MEL, полетные карты, схемы, актуальная база FMS и приемников GNSS (при их наличии), оборудование (ACAS II, GPWS), весовая и центровочная ведомость, данные по заправке ВС топливом;

в пассажирском салоне проверяются размещение багажа, аварийные выходы из пассажирского салона.

266. Перед проведением инспекционной проверки ВС на перроне инспекторы обязаны представиться, назвать цель и элементы проверки, сообщить, что результаты инспектирования будут представлены в отчете после окончания инспектирования.

Эксплуатант ВС и уполномоченный орган в области гражданской авиации страны регистрации эксплуатанта ВС, а по вопросам поддержания летной годности ВС – страны регистрации ВС, уведомляются о выявленных в ходе инспектирования несоответствиях 2-й и (или) 3-й категории.

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

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

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

270. При проведении инспекционной проверки ВС на перроне контакты инспекторов с пассажирами должны быть по возможности исключены. Это требование не распространяется на инспектирование размещения пассажиров и их багажа в пассажирском салоне ВС.

271. В процессе проведения инспекции пассажирского салона при общении с пассажирами особое внимание следует обратить на:

чрезмерный избыточный вес ручной клади в верхнем багажном отсеке;

багаж перед аварийными выходами;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

размещение багажа в туалетах;  
ручную кладь под сиденьем;  
наличие отдельных сидений для младенцев и детей старше минимального возраста, определенного государством эксплуатанта ВС;  
распределение детских спасательных жилетов (где применимо);  
распределение пассажиров в салоне;  
достаточное количество посадочных мест.

272. Инспекторы не должны самостоятельно включать оборудование, а также открывать панели и (или) люки, производить любые манипуляции внутри и снаружи ВС. В случае невозможности визуальной оценки по пунктам отчета инспектор может предложить членам экипажа ВС продемонстрировать работоспособность приборов и оборудования ВС, а также предоставить необходимую документацию.

273. Задержка рейса может быть оправдана по соображениям безопасности, например, когда обнаруживаются несоответствия, требующие корректирующих действий перед вылетом, либо требуется надлежащая идентификация (оценка) эксплуатантом ВС, например, если:

шины изношены сверх допустимых пределов;

обнаруженная фактическая утечка масла и (или) жидкостей систем ВС не соответствует требованиям, установленным АММ;

член летного экипажа не может предъявить действующие свидетельство, медицинское заключение. Подтверждение должно быть запрошено у эксплуатанта ВС и (или) компетентного органа, выдавшего свидетельство и представлено в виде копии инспектору;

оперативные данные на полет являются ошибочными или отсутствуют (например, неправильный рабочий план полета, неверный расчет веса и центровки и т.п.);

идентифицированное несоответствие, оцениваемое как имеющее существенное влияние на безопасность полетов.

274. В случае отказа экипажа ВС к сотрудничеству или от проверки без уважительной причины Департамент по авиации должен принять меры по недопущению вылета ВС, выяснению причин отказа, с информированием уполномоченного органа в области авиации государства эксплуатанта ВС.

Уважительными причинами для разрешения вылета ВС без проведения проверки могут быть:

ВС подготовлено к вылету (пассажиры на борту);

срочный медицинский рейс (вылет).

275. При обнаружении несоответствий, значительно влияющих на безопасность полетов, для объективности доказательств их наличия,



необходимо по возможности использовать фото- и видеотехнику.

276. Командир ВС или представитель эксплуатанта ВС уведомляется о результатах проведенного инспектирования.

Оригиналы отчета, акта контроля (при необходимости) загрузки с подписями уполномоченного лица остаются у инспекторов, проводивших инспекцию, а копии предоставляются командиру проинспектированного ВС или представителю эксплуатанта ВС.

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

#### § 4. Схема и элементы осмотра ВС инспектором

277. Схема и элементы осмотра ВС инспектором приведены на рисунке 1.

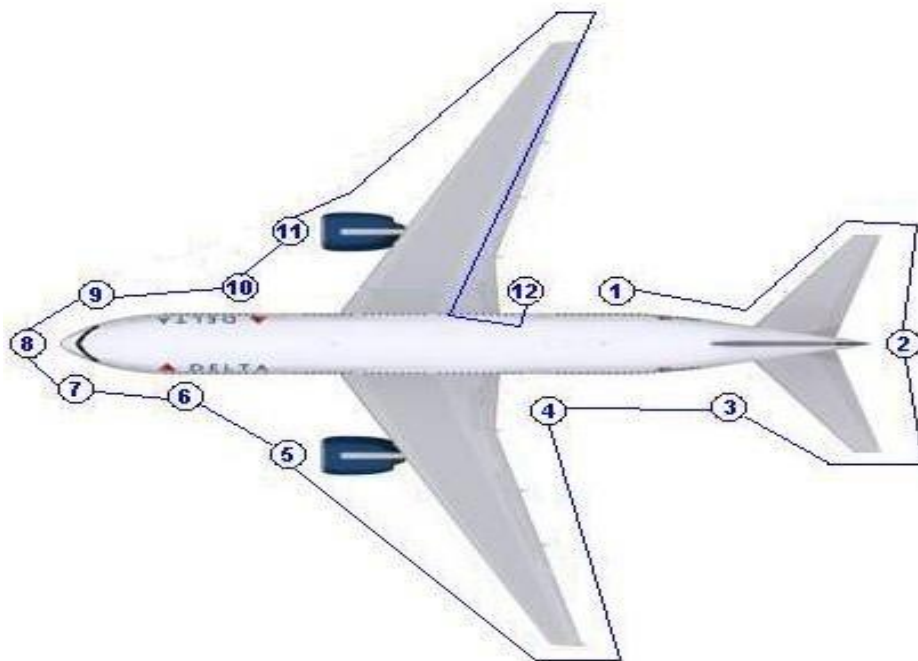


Рисунок 1. Схема и элементы осмотра ВС

1. Задняя часть фюзеляжа

Створка ВСУ

Задняя грузовая дверь

Статические порты

2. Хвостовая часть

Нижняя конструкция фюзеляжа и датчик удара хвоста

Статические порты

Слив масла/топлива ВСУ

Дверь обслуживания ВСУ

1. Right AFT Fuselage

RAT door

AFT cargo door

Static ports

2. Tail Area

Lower fuselage structure and tail strike sensor

Static ports

APU oil/fuel drain

APU services door

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Вертикальные/горизонтальные поверхности<br/>Статические разрядники<br/>Верхние поверхности крыльев и хвоста<br/>Выхлопной патрубок ВСУ<br/>Проблесковый маяк<br/>3. Левая хвостовая часть фюзеляжа<br/>Хвостовой выпускной клапан<br/>Коллектор сточных вод, служебные двери, вентиляционные отверстия<br/>4. Левая основная стойка шасси<br/>Отсутствие следов подтекания гидравлической жидкости<br/>Механизм уборки стойки<br/>Положение створок шасси<br/>Опора<br/>Колеса и шины<br/>Тормоза (состояние)<br/>5. Левая зона крыла и двигатель<br/>Внутренние и внешние закрылки и приводы закрылков<br/>Устройство для слива топлива<br/>Элерон и флаперон<br/>Статический разрядник<br/>Проблесковый маяк<br/>Навигационные огни<br/>Топливное вентиляционное углубление<br/>Топливный адаптер/панель управления<br/>Предкрылки и закрылки<br/>Область под крылом<br/>Створки реверса<br/>Реверсивный блокиратор створок<br/>Лопатки вентилятора<br/>Капоты и крепежные детали<br/>Статические порты<br/>Реверсор тяги и втулка<br/>Опора двигателя<br/>Рулежные фары<br/>Посадочные фары<br/>6. Левая середина фюзеляжа<br/>Вентиляционные отверстия для сброса отрицательного давления<br/>Фонарь освещения крыла<br/>Статические порты<br/>Клапаны сброса положительного давления<br/>Прямой выпускной клапан</p> | <p>Vertical/horizontal surfaces<br/>Static discharge wicks<br/>Top surfaces of both wings and tail<br/>APU exhaust<br/><br/>Strobe light<br/>3. Left AFT Fuselage<br/>AFT outflow valve<br/>Water drains, service doors, waste vents<br/>air demand pump exhausts<br/>4. Left Main Gear<br/>Hydraulic leaks<br/><br/>Gear uplatch<br/>Gear doors - closed<br/>Landing gear strut extension<br/>Wheels and tires<br/>Brakes (condition, wearing pins)<br/>5. Left Wing Area and Engine Inboard and outboard flaps and flap drives<br/>Inboard and outboard flaps and flap drives<br/>Fuel jettison nozzle<br/>Aileron and flaperon<br/>Static discharge wicks<br/>Strobe light<br/>Navigation lights<br/>Fuel vent scoop<br/>Fueling adapter/control panel<br/>Leading edge slats and flaps<br/>Wing under surface area<br/>Reverser blocker doors<br/>PT 2 probe<br/>Fan blades<br/>Cowlings and fasteners<br/>static ports<br/>Thrust reverser and sleeve<br/>Engine strut<br/>Taxi and turnoff light<br/>Landing light<br/>6. Left Mid Fuselage<br/>Negative pressure relief vents<br/>Wing illumination light<br/>Static ports<br/>Positive pressure relief valves<br/>Forward outflow valve</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Диск термического разряда кислорода экипажа</p> <p>7. Левая передняя носовая часть</p> <p>Датчик обледенения</p> <p>Приемники воздушного давления (ПВД)</p> <p>Датчик ТНВ</p> <p>Датчик угла атаки</p> <p>8. Носовая часть/Зона шасси</p> <p>Стеклоочистители</p> <p>Деламинация лобового стекла</p> <p>Обтекатель и защелки</p> <p>Технологический люк</p> <p>Передняя стойка</p> <p>Колеса и шины</p> <p>Рулевые тросы</p> <p>Панель управления ВСУ</p> <p>Предохранительный штифт системы управления носовой стойки</p> <p>9. Правая передняя носовая часть</p> <p>ПВД</p> <p>Правый сигнализатор обледенения</p> <p>Приемник полного давления</p> <p>Датчик угла атаки</p> <p>10. Правая середина фюзеляжа</p> <p>Передняя грузовая дверь</p> <p>Статические порты</p> <p>Воздухозаборники и выпускные отверстия</p> <p>Фонарь освещения крыла</p> <p>11. Площадь правого крыла и двигатель</p> <p>Посадочный фары</p> <p>Рулежные фары</p> <p>Опора двигателя</p> <p>Реверс тяги</p> <p>Капоты и крепежные детали</p> <p>Лопатки вентилятора</p> <p>Створки реверса</p> <p>Поверхность под крылом (маркировка/инструкции по эксплуатации)</p> <p>Предкрылки и закрылки</p> <p>Заправочная адаптированная панель</p> <p>Топливный клапан</p> <p>Навигационные огни</p> <p>Стробоскопический свет</p> <p>Статический разрядник</p> <p>Элерон и флаперон</p> | <p>Crew oxygen thermal discharge disc</p> <p>7. Left Forward Nose</p> <p>L ice detector probe</p> <p>L pitot probe</p> <p>TAT probe</p> <p>L AOA probe</p> <p>8. Nose Section/Gear Area</p> <p>Windshield wipers</p> <p>Windshield de-lamination</p> <p>Radom and latches</p> <p>Forward access door</p> <p>Nose wheel tires</p> <p>Wheels tires</p> <p>Steering cables</p> <p>APU control panel</p> <p>Steering safety pin</p> <p>9. Right Forward Nose</p> <p>Center pitot probe</p> <p>Right ice detector</p> <p>Right pitot probe</p> <p>Right AOA probe</p> <p>10. Right Mid Fuselage</p> <p>Forward cargo door</p> <p>Static ports</p> <p>Pack air inlets and outlets</p> <p>Wing illumination light</p> <p>11. Right Wing Area and Engine</p> <p>Landing light</p> <p>Taxi and turnoff light</p> <p>Engine strut</p> <p>Thrust reverser and sleeve</p> <p>Cowlings and fasteners</p> <p>Fan blades</p> <p>PT 2 probe</p> <p>Reverser blocker doors</p> <p>Wing under surface area (markings/operational instructions)</p> <p>Leading edge slats and flaps</p> <p>Fueling adapter panel</p> <p>Fuel vent scoop</p> <p>Navigation lights</p> <p>Strobe light</p> <p>Static discharge wicks</p> <p>Aileron and flaperon</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Устройство для слива топлива за борт<br>Внутренние и внешние закрылки и<br>привода закрылков                                                                                                                      | Fuel jettison<br>Inboard and outboard flaps and flap drives                                                                                                                                                            |
| 12. Правая основная стойка шасси<br>Колеса и шины (состояние и давление)<br>Тормоза (состояние)<br>Опора<br>Положение створок шасси<br>Механизм уборки<br>Отсутствие следов подтекания<br>гидравлической жидкости | 12. Right Main Gear<br>Wheels and tires (condition and pressure)<br>Brakes (condition, wearing pins)<br>Landing gear strut extension<br>Down lock safety pin<br>Gear doors - closed<br>Gear unlatch<br>Hydraulic leaks |

## § 5. Оформление отчета об инспекции ВС на перроне

278. Отчет представляет собой бланковую форму на листе формата А4, на лицевой стороне которой производится идентификация проведенной инспекции и ее результатов, также размещена контрольная карта инспектирования (чек-лист).

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

Все пункты лицевой стороны бланка отчета, для последующего введения информации в базу данных, должны быть тщательно заполнены. Особое внимание должно быть обращено на использование необходимых кодов из документов ICAO. Когда пункт не применим, указывается «Не применим («NR» or «Not Relevant»)). Когда нет данных, указывается «Неизвестно («UN» or «Unknown»)).

279. Оформление отчета оформляется с учетом следующего:

в колонке Проверено (Checked) проинспектированная позиция отмечается символом «V» или заштриховкой соответствующая ячейка. При наличии несоответствий по проверяемой позиции отмечается символом «V» или заштриховки соответствующая ячейка в колонке Замечания (Remarks) проинспектированной позиции, либо делается соответствующая пояснительная запись;

классификация выявленных несоответствий осуществляется согласно **приложению 23** к настоящему Руководству. Выявленные несоответствия указываются в соответствующих разделах бланка отчета;

допускается внесение исправлений инспектором, проводившим инспекцию, в отчет, в этом случае исправление должно подтверждаться подписью инспектора, внесшего эти исправления.

280. При проведении инспекционной проверки на перроне инспектором может применяться черновой контрольный список по форме

согласно **приложению 24** к настоящему Руководству.

Черновой контрольный список предназначен для оказания помощи инспекторам, не имеющим отчета (который обычно находится в руках инспектора в пассажирской или грузовой кабине), и может быть очень полезен в качестве дополнения к основному отчету и содержит:

инспекционные пункты и их более углубленное рассмотрение;  
некоторые дополнительные детали и общая информация, касающаяся большинства проверяемых элементов;

графы, куда следует записывать заметки и замечания, чтобы не забыть о том, что наблюдалось во время осмотра.

Кроме того, этот документ может храниться вместе с копией отчета в офисе для последующих вопросов от проверяемого эксплуатанта, касающихся проведенной проверки и того, что было обнаружено.

## **§ 6. Объекты и элементы по направлениям инспектирования, подлежащие проверке**

281. Направление А – инспекция кабины экипажа, включая проверку документации ВС, экипажа и квалификационные отметки в документах летного экипажа (flight deck):

281.1. общее (general);

A1 – общее состояние (general condition).

Проверяемые элементы:

чистота, порядок и общее состояние кабины экипажа ВС;  
исправность остекления (трещины, расслоения) кабины экипажа ВС;  
положение выключателей, автоматов защиты сети в соответствии с руководством по эксплуатации ВС;

укладка багажа, оборудования, их швартовка;

техническое состояние кресел летного экипажа;

состав экипажа (должен удовлетворять минимальным требованиям, указанным в РПП и (или) руководстве по эксплуатации ВС);

на пассажирских ВС с пассажироместимостью более 60 пассажиров, либо имеющих взлетную массу более 45 500 кг и пассажироместимостью более 19 пассажиров, проверьте установку (наличие) и пригодность к эксплуатации пуленепробиваемой двери кабины пилотов;

наличие замка на двери в кабину экипажа и его работоспособность, возможность отпирания замка с рабочих мест пилотов;

наличие системы видеонаблюдения с мест пилотов за кабинным пространством (для ВС с пассажироместимостью более 60 пассажиров, либо с массой ВС более 45 500 кг и пассажироместимостью более 19 пассажиров);



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

когда обстановка позволяет (например, ВС может быть значительно задержано) проверьте ведение записей учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха всех членов экипажа и соответствие этого времени установленным в РПП правилам;

A2 – аварийные выходы (emergency exits).

Проверяемые элементы:

соответствие установленным требованиям;

работоспособность аварийных выходов и надежность крепления аварийных канатов;

маркировка аварийных выходов (где она предусмотрена);

отсутствие ограничений в доступе к аварийным выходам;

A3 – оборудование (equipment).

Проверяемые элементы:

наличие и работоспособность GPWS, убедиться, что установленная система GPWS имеет функцию предупреждения столкновения с наземными препятствиями;

наличие и работоспособность ACAS II;

наличие режима S в ответчике ВОРЛ;

(Примечание. Дополнительно должен быть установлен ответчик Mode S совместимый с ACAS II)

радиостанции с сеткой частот 8,33 кГц – радиооборудование поддерживает сетку частот 8.33 кГц;

зональная навигация/RNAV (Area Navigation):

навигационное оборудование, требуемое для RNAV/RNP, установлено на данном самолете и соответствовало требованиям;

наличие у эксплуатанта ВС (в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС) соответствующего разрешения страны регистрации на выполнение полетов в воздушном пространстве RNAV;

RVSM – наличие соответствующего разрешения страны регистрации на выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM (в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС);

минимальные навигационные характеристики MNPS:

наличие соответствующего разрешения страны регистрации на выполнение полетов в воздушном пространстве MNPS (в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС);

наличие оборудования, его работоспособность, соответствие требованиям;

аварийные самописцы – наличие FDR, CVR, их работоспособность, соответствие требованиям;

281.2. документация (documentation):

А4 – руководства (manuals).

Проверяемые элементы:

наличие утвержденного РПП;

наличие руководства по эксплуатации ВС, его утверждение и актуальность;

понимает ли экипаж ВС язык, на котором РПП и руководство по эксплуатации ВС написаны.

Допускается, что не все части РПП могут быть на борту ВС. Как минимум, должны быть те части РПП, которые необходимы для выполнения полета. В РПП должны быть, как минимум, включены:

инструкции и данные для контроля массы и центровки ВС;

применяемое навигационное оборудование, которое имеется, в том числе любые требования, имеющие отношение к RNAV, если применимо;

данные и методики для планирования полета;

данные для планирования топлива;

установление правил нормирования полетного времени и служебного полетного времени. Соответствие эти норм правилам, установленным государством эксплуатанта ВС и утвержденным этим государством, и их включение в руководство по производству полетов;

процедуры дозаправки ВС топливом с пассажирами на борту ВС;

инструкции по безопасной перевозке опасных грузов.

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

Приложение 6 к Чикагской конвенции требует, чтобы отдельные части РПП были утверждены государством эксплуатанта ВС. Однако не требуется, чтобы доказательство такого одобрения содержалось непосредственно в РПП;

А5 – карты контрольных проверок, листы контрольных осмотров (checklists and inspection lists).

Проверяемые элементы:

проверить наличие контрольного перечня проверок и его своевременное обновление;

проверить его соответствие эксплуатационным процедурам;

проверить наличие контрольного перечня досмотра самолета;

убедиться, что используется соответствующий перечень, а не перечень для летного тренажера или для других обучающих целей.

Обычные, нештатные и аварийные контрольные перечни иногда объединяются в руководстве по эксплуатации ВС;

А6 – радионавигационные карты (radio navigation charts).

Проверяемые элементы:

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

маршрутные схемы и схемы захода на посадку по приборам имеются в наличии, легкодоступны и обновлены (включая запасные аэродромы);

FMS была своевременно обновлена.

На ВС должны находиться следующие документы, которые члены экипажа ВС предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

актуализированные сборники аэронавигационной информации, аэронавигационные (полетные) карты на бумажных и (или) электронных носителях (для национальных эксплуатантов ВС – в 2-х экземплярах);

рассчитанные эксплуатационные минимумы аэродромов,

актуальную метеорологическую информацию необходимую для выполнения полета и NOTAMs.

Эксплуатант ВС не использует EFB без одобрения Департамента по авиации, а в случае иностранного ВС – уполномоченного органа в области авиации государства эксплуатанта ВС, а также программные продукты с электронными навигационными данными, обработанными для применения на борту ВС и на земле, если не введены процедуры эксплуатанта ВС, обеспечивающие целостность и актуальность этих данных, и соответствие указанных продуктов функциям оборудования, которое будет их использовать.

A7 – MEL (minimum equipment list).

Проверяемые элементы:

MEL в наличии, утвержден Департаментом по авиации, а в случае иностранного ВС – уполномоченным органом в области авиации государства эксплуатанта ВС, и в него внесены изменения MMEL;

содержание MEL действительно отражает оборудование, установленное на самолете;

отсроченные недостатки (при наличии таковых) соответствуют инструкциям MEL.

A8 – свидетельство о регистрации ВС (certificate of registration).

Проверяемые элементы:

наличие и точность (могут использоваться заверенные уполномоченным органом в области авиации государства регистрации ВС копии оригиналов);

наличие перевода на английский язык;

соответствие его формата требованиям стандарта;

наличие несгораемой опознавательной таблички ВС;

соответствие данных свидетельства и опознавательной таблички ВС.

Информация свидетельства о регистрации ВС должна включать:

национальные и (или) регистрационные знаки;



сведения об изготовителе и обозначение ВС изготовителем;  
серийный номер ВС;  
сведения о собственнике ВС;  
адрес собственника ВС;  
другие требования применимого регулирования.

A9 – сертификат по шуму на местности (если требуется) (noise certificate (where applicable)).

Проверяемые элементы:

наличие сертификата, его действительность, наличие перевода на английский язык. Он может иметь форму отдельного сертификата или быть включенным в другой документ, установленный уполномоченным органом в области гражданской авиации;

A10 – сертификат эксплуатанта ВС и эксплуатационные спецификации к нему, страховые полисы (AOC or equivalent, specifications, insurances).

Проверяемые элементы:

наличие на борту ВС сертификата эксплуатанта ВС (разрешены официально заверенные копии) с эксплуатационными спецификациями к нему или равноценного документа, выданного уполномоченным органом в области авиации государства эксплуатанта ВС;

соответствие содержания требованиям стандарта, срок действия;

наличие перевода на английский язык;

наличие отметок в эксплуатационных спецификациях (сертификате эксплуатанта ВС) об ограничениях и специальных разрешениях (CAT II/III, PBN, RVSM, MNPS, EDTO).

Некоторые национальные авиационные администрации могут требовать наличия на борту дополнительных документов, таких как разрешение на въезд, страховой сертификат и т.д.

Наличие и срок действия документов страхования ответственности эксплуатанта ВС перед третьими лицами, пассажирами и грузоотправителями, соответствие суммы страхования ответственностей установленным требованиям.

Наличие страховых полисов на членов экипажа.

A11 – разрешение на бортовые радиостанции (radio licenses).

Проверяемые элементы:

наличие (для иностранных ВС допускается копия, заверенная уполномоченным органом в области авиации государства регистрации ВС), содержание, утверждение, срок действия, если ВС оборудовано радиоаппаратурой;

точность записей, перевод на английский язык.



A12 – сертификат летной годности ВС (certificate of airworthiness).

Проверяемые элементы:

наличие сертификата (для иностранных ВС допускается копия, заверенная уполномоченным органом в области авиации государства регистрации ВС), его содержание, утверждение и срок действия;  
содержание и его перевод на английский язык.

281.3. полетные данные (flight data):

A13. предполетная подготовка (flight preparation).

Проверяемые элементы:

наличие и правильность проведения предполетной подготовки;  
наличие и правильность заполнения рабочего плана полета, включая наличие подписи командира ВС и его соответствие установленному в РПП эксплуатанта ВС;

исправность систем, требуемых для выполнения полета;

правильность расчета заправки топливом и его мониторинга (определение порядка мониторинга в РПП);

правильность выбора запасных аэродромов;

при использовании процедуры EDTO его разрешение уполномоченным органом в области авиации государства эксплуатанта ВС;

наличие и срок действия метеорологической информации (в том числе по запасным аэродромам);

ограничения летно-технических характеристик ВС на основе действительных данных о маршруте, препятствиях в аэропорту и анализа характеристик ВПП.

Проверить наличие информации о летно-технических характеристиках ВС, включая данные об ограничениях и анализе характеристик ВПП на основе действительных данных по аэродрому, расчет эксплуатационных минимумов;

A14. сводно-загрузочная ведомость, центровочный график (weight and balance sheet, loadsheet).

Проверяемые элементы:

наличие и правильность заполнения сводно-загрузочной ведомости и центровочного графика. Если масса и (или) центровка ВС оказалось неправильным, проверить допустимость результатов расчетов;

достаточность данных у экипажа для проверки расчета массы и центровки ВС;

наличие снижения максимального веса ВС по имеющимся ограничениям;

281.4. аварийно-спасательное оборудование (safety equipment):



**A15. ручные огнетушители (hand fire extinguishers).**

**Проверяемые элементы:**

наличие в установленных местах, доступ, количество, исправность (давление, масса), маркировку, дату проверки (если имеется). ИКАО не требует, чтобы были установлены сроки годности/проверки на огнетушители. Отсутствие срока годности (проверки) не обязательно означает их неисправность. Однако, если срок действия (или дата проверки) установлена, при ее просрочивании огнетушители считаются непригодными. Если огнетушителей несколько и некоторые из них неисправны, даже если они считаются дополнительными, то это основание для применения категории 3 корректирующих действий;

**A16. спасательные жилеты – плавсредства, аварийные радиомаяки (life jackets – flotation device, emergency locator transmitter (ELT)).**

**Проверяемые элементы:**

наличие, доступность для каждого члена экипажа, достаточное количество, исправность. ИКАО не требует, чтобы были установлены сроки годности/проверки на спасательные жилеты. Эксплуатанты могут использовать различные системы контроля за состоянием спасательных жилетов. Отсутствие срока годности (проверки) не обязательно означает их неисправность. Однако, если срок действия (или дата проверки) установлена, при ее просрочивании плавсредства считают непригодными. ИКАО требует наличия спасательных жилетов/плавсредств только при полетах над водой. В случае, когда спасательные жилеты были признаны непригодными – это должно быть отражено в общих замечаниях;

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

регистрация аварийных маяков в службе КОСПАС-САРСАТ или ГП «Белаэронавигация»;

наличие и доступность пиротехнических сигналов бедствия. Проверка аварийных радиомаяков и пиротехнических средств по этому пункту производится в случае, если она не производится по пункту В8;

**A17. привязные системы (harness).**

**Проверяемые элементы:**

наличие и исправность привязной системы (поясные и плечевые ремни) для каждого члена летного экипажа;

**A18. Кислородное оборудование (oxygen equipment).**

**Проверяемые элементы:**

наличие, достаточность, состояние кислородных масок и

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

дымозащитных масок и их доступность, обеспечение связи во время их использования;

зарядку кислородных баллонов, ее соответствие требованиям РПП (руководства по эксплуатации ВС);

определение требований к заправке кислородом в руководстве по производству полетов;

A19. ручные фонари экипажа (hand lights of crew).

Проверяемые элементы:

наличие фонарей на всех рабочих местах экипажа, их количество, состояние, исправность, доступ. По ICAO наличие фонарей для экипажа обязательно только для ночных полетов ВС. Это включает в себя рейсы, вылетающие в дневное время и прибывающие ночью или вылетающие в ночное время и прибывающие днем. Фонарь с разряженной батареей считается непригодным. Если ручные фонари находятся не на рабочих местах, но доступны это отмечается как общее замечание;

281.5. экипаж (flight crew):

A20. свидетельства членов экипажа (flight crew licenses).

Проверяемые элементы:

наличие свидетельств у всех членов летного экипажа;

форма и содержание свидетельств членов экипажа и их соответствие требованиям Приложения 1 к Чикагской конвенции, наличие перевода на английский язык;

действительность свидетельств (лицензий) членов экипажа;

соответствие квалификации и наличие требуемых допусков у членов экипажа;

наличие и срок действия разрешения (validation) на выполнение полетов на ВС если свидетельство выдано не страной регистрации ВС;

утверждение владения английским языком (ELP) в лицензии;

наличие разрешения на использование радиостанций;

наличие действующих медицинских свидетельств (медицинских лицензий);

наличие запасных очков у членов экипажа, носящих корректирующие линзы;

выполнение возрастных требований к членам экипажа ВС (пилоты старше 60 лет). ICAO не установило обязательность указания уровня владения английским языком в свидетельстве (лицензии). Однако если член экипажа владеет им ниже уровня 4, это следует отражать как общее замечание. Соответствующие разногласия государств по возрасту пилотов и знанию английского языка размещены на сайте ICAO. Соответствующий класс 1, класс 2 или 3 класса медицинского

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

освидетельствования может быть указан в различной форме, таких как отдельное свидетельство или отметка в свидетельстве (лицензии) в соответствии с национальными правилами;

281.6. бортовой журнал самолета/технический бортжурнал (journey log book/technical log or equivalent):

A21. бортовой журнал (journey log book or equivalent).

Проверяемые элементы:

наличие, содержание бортжурнала, соответствие требованиям. В некоторых случаях бортовой журнал может быть заменен генеральной декларацией;

проверить, внесены ли последние записи, а также действительно ли свидетельство о техническом обслуживании, проверить количество отсроченных дефектов (при необходимости указать в отчете). Проверить, включают ли данные о недостатках сроки их устранения и соблюдаются ли эти сроки;

при необходимости проверить соответствие MEL BC:

справка о наработке ВС и двигателей;

достаточность ресурса для выполнения предстоящего полета, выполнение требуемого ТО ВС.

A22. свидетельство о техническом обслуживании (maintenance release).

Проверяемые элементы:

предполетное техническое обслуживание ВС выполнено, и соответствующие разделы документа подписаны исполнителями;

допуска специалистов к видам технического обслуживания;

действительность (не истек ли срок действия документа);

все требуемые операции по техническому обслуживанию в соответствии с картой исполнены;

все неисправности, указанные в журнале учета технических неисправностей, были устранены;

при выполнении ВС полетов по правилам EDTO осуществляются дополнительные операции по подготовке ВС.

A23. выявление и устранение дефектов (включено в журнал технического обслуживания) (defect notification and rectification (incl. technical log)).

Проверяемые элементы:

наличие и количество отсроченных дефектов (укажите в отчете, если необходимо);

все ли недостатки указаны (незначительные, значительные, вмятины, повреждения и т.д.);

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

удостовериться, что отсрочка устранения дефектов учитывает временные рамки MEL и соблюдает их;

если необходимо, проверьте соответствие отсроченных дефектов требованиям MEL;

понимает ли экипаж записи по выявлению и устранению дефектов.

A24. предполетный осмотр (preflight inspection).

Проверяемые элементы:

выполнение предполетного осмотра и его документальное оформление. Перечень осмотра по авиационной безопасности. Проверьте наличие инструкций или контрольного перечня проверок, которые используются как руководство при выполнении предполетного осмотра. Осведомитесь у экипажа относительно данных процедур по предполетному осмотру.

282. Направление В – инспекция пассажирского салона, включая документацию кабинного экипажа, аварийно-спасательного оборудования и размещения пассажиров и багажа в салонах ВС (safety cabin):

V1. общее внутреннее состояние (general internal condition).

Проверяемые элементы:

общее состояние пассажирской кабины (салона). Порядок, чистота и общее состояние ковров, панелей и туалетов, системы обнаружения дыма.

состояние багажных полок, укладка багажа (оборудования);

исправность запирающих устройств, работоспособность тележек для бортового питания;

соответствие компоновки пассажирских салонов установленным требованиям;

натяжение ковровых покрытий, исправность сидений, панелей пола;

наличие вырезов в напольном покрытии для группы захвата;

возможность беспрепятственного выполнения обычных и аварийных обязанностей кабинным экипажем;

выполнение противопожарных требований в пассажирской кабине и туалетах.

При наличии времени проверить выполнение требований ограничения полетного (служебного) времени у членов кабинного экипажа.

Если затруднен доступ к аварийным выходам, то замечание указывается в V12 (Доступ к аварийным выходам);

V2. рабочие места бортпроводников и место отдыха экипажа (cabin attendant's station and crew rest area). Проверяемые элементы:

определение требуемого количества бортпроводников и их наличие;

соответствие количества сидений количеству членов кабинного

экипажа;

состояние сидений, привязных ремней, кислородного и дымозащитного оборудования рабочих мест членов кабинного экипажа. Если сиденье кабины экипажа непригодно, сверить с MEL;

состояние и доступность аварийно-спасательного оборудования (фонари, огнетушители, спасательные жилеты) и средств связи на рабочих местах бортпроводников и местах отдыха экипажа. При замечаниях контроль соответствия требованиям MEL;

наличие инструкций и контрольных карт (чек-листов), имеющих отношение к оборудованию (контролю оборудования и пассажирской кабины) и аварийным ситуациям.

Если сидение кабинного экипажа затрудняет доступ к аварийным выходам, то замечание указывается в B12 (Доступ к аварийным выходам);

B3. медицинские аптечки, комплект неотложной медицинской помощи (first aid kit/emergency medical kit). Проверяемые элементы:

требуемое количество аптечек, указатели (маркировка) нахождения, доступность, их местоположение и дата истечения срока действия, если установлена;

B4. ручные огнетушители (hand fire extinguishers). Проверяемые элементы:

наличие в установленных местах, доступ, количество, исправность (давление, масса), маркировку, дату проверки (если имеется);

наличие и целостность огнетушителя в туалете, плотность прилегания крышки отсека для сбора мусора/бумажных полотенец.

ICAO не требует, чтобы были установлены сроки годности/проверки огнетушителей. Отсутствие срока годности (проверки) не обязательно означает их неисправность. Однако, если срок действия или дата проверки определены, при их истечении огнетушители считаются непригодными.

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

B5. Спасательные жилеты и плавсредства (life jackets, flotation devices).

Проверяемые элементы:

наличие спасательных жилетов и плавсредств для пассажиров, количество, доступность, состояние, работоспособность, давление в системе активации аварийных трапов, срок годности, наличие демонстрационных жилетов. ICAO не требует, чтобы были установлены сроки годности (проверки) на спасательные жилеты. Операторы могут использовать различные системы контроля за состоянием спасательных



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

жилетов. Отсутствие срока годности (проверки) не обязательно означает их неисправность. Однако, если срок действия (или дата проверки) установлена, при ее просрочивании плавсредства считают непригодными. ИКАО требует наличия спасательных жилетов/плавсредств только при полетах над водой. В случае, когда спасжилеты были признаны непригодными, то это должно быть сообщено в общих замечаниях;

В6. привязные ремни и сиденья (seat belt and seat conditio).  
Проверяемые элементы:

наличие, количество и состояние привязных ремней, исправность механизма регулировки и возможность удлинения;  
состояние сидений в пассажирском салоне;

В7. аварийные выходы, освещение и маркировка, световые табло (emergency exits, lighting and marking. torches).

Проверяемые элементы:

наличие и состояние аварийных выходов, наличие блокировки непреднамерянного открытия;

освещение и маркировка аварийных выходов, световые табло, табло «Не курить»;

состояние напольной маркировки направлений движения к аварийным выходам. На самолетах, которые были сертифицированы по типу до 13 июня 1960 г. напольная маркировка не обязательна;

наличие фонарей на всех рабочих местах экипажа, их количество, состояние, исправность, доступ. По ИКАО наличие фонарей для экипажа обязательно только для ночных полетов ВС. Это включает в себя рейсы, вылетающие в дневное время и прибывающие ночью или вылетающие в ночное время и прибывающие днем. Фонарь с разряженной батареей считается непригодным. Если ручные фонари находятся не на рабочих местах, но доступны это отмечается как общее замечание;

В8. надувные трапы, плоты, (если требуются), аварийные маяки (slides, life-rafts (if required), ELT).

Проверяемые элементы:

наличие надувных трапов и плотов, соответствие фактического количества требуемому, правильность установки и размещения на борту ВС, и дату истечения срока действия. ИКАО требует наличия спасательных трапов/плотов только при полетах над водой;

наличие баллонов активации для трапов и плотов и их соответствие техническим характеристикам, срок действия. Отсутствие срока годности (проверки) баллонов не обязательно означает их неисправность. Однако, если срок действия (или дата проверки) установлена, при ее просрочивании баллоны считают непригодными;

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

регистрация ELT в ГП «Белаэронавигация»;

наличие и доступность пиротехнических сигналов бедствия;

B9. кислородная система кабинного экипажа и пассажиров/oxygen supply (cabin crew and passengers).

Проверяемые элементы:

наличие, заправка, соответствие установленному количеству (требованиям MEL) и исправность переносных кислородных баллонов для пассажиров и кабинного экипажа;

маркировку местоположения переносных кислородных баллонов, их безопасное размещение (крепление);

соответствие запаса кислорода и количества кислородных масок требуемому;

панель управления кислородной системой закрыта и законтрена;

наличие и состояние автоматической стационарной кислородной системы для пассажиров и бортпроводников. Если кислородные маски и фитинги кислородной системы не совместимы, кислородные маски считаются непригодными;

B10. инструкции по безопасности для пассажиров (safety passenger's instructions).

Проверяемые элементы:

наличие на борту, количество, соответствие требованиям и типу ВС, его компоновке, соответствие фактической комплектации аварийно-спасательного оборудования. ICAO требует, чтобы соответствующая информация по безопасности была доведена до сведения пассажиров. Метод доведения информации определяется эксплуатантом ВС (например, путем предоставления пассажирам инструкции по безопасности, устного брифинга, видеодемонстрацией). Таким образом, Инструкции по безопасности не всегда обязательны на борту ВС;

B11. количество членов кабинного экипажа (cabin crew members).

Проверяемые элементы:

достаточность членов кабинного экипажа. Если нет уверенности в том, что количество бортпроводников соответствует норме, проверить соответствие количества бортпроводников установленному в РПП (задание на полет). По нормам ICAO число членов кабинного экипажа отвечает установленным нормам – как минимум один бортпроводник на 50 пассажиров. Контроль свидетельств членов кабинного экипажа стандартами ICAO не требуется;

квалификация членов кабинного экипажа по процедурам действий в аварийной обстановке и (или) эксплуатации аварийного оборудования и процедурам заправки топливом с пассажирами на борту согласно руководству по эксплуатации ВС. При необходимости убедиться, что установлена двусторонняя связь между бортом ВС и землей;

V12. доступ к аварийным выходам (access to emergency exits).

Проверяемые элементы:

возможность свободного доступа к аварийным выходам и отсутствие препятствий, таких как, например, нескладывающееся сиденье бортпроводника, ковры, поврежденные панели;

отсутствие препятствий в виде багажа и других предметов;

возможность быстрого возвращения сиденья бортпроводника в вертикальное положение. На некоторых типах ВС вертикальное положение сиденья бортпроводника фиксируется ручным фиксатором. Только для этих ВС при отсутствии специального фиксатора следует рассматривать в качестве несоответствия;

V13. безопасность багажа пассажиров (safety of passenger baggage's).

Проверяемые элементы:

размещение багажа в салоне (полках, отсеках), в том числе тяжеловесного и негабаритного багажа;

V14. Количество кресел (seat capacity).

Проверяемые элементы:

соответствие числа пассажиров числу кресел (спальных мест);

удостоверяется в том, что на борту ВС кресла в работоспособном состоянии;

поясной привязной ремень на каждом кресле и удерживающие ремни на каждом спальном месте в работоспособном состоянии.

283. Направление C – визуальная инспекция внешнего состояния ВС (aircraft condition):

C1. общее внешнее состояние (general external condition).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

общее состояние планера: чистота (помеха возможности осмотра ВС), наличие коррозии, наличие льда, снега, инея, четкость маркировки, в том числе национальных и регистрационных знаков, отслоение лобового стекла. Маркировка может быть не только на английском языке. ИКАО не требует, чтобы разрывы в маркировке были отмечены (но если такая маркировка используются, они должны быть в соответствии с определенным форматом);

состояние крепежных заклепок (ослаблены или отсутствуют);

незафиксированные повреждения и вмятины;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

наличие и состояние антенн;  
наличие и состояние статических разрядников;  
состояние и работоспособность посадочных фар, бортовых аэронавигационных огней, габаритных огней, импульсных маяков и т.д. Прежде чем фиксировать несоответствие, инспектор должен убедиться, что неисправные элементы светотехнического оборудования требуются для данного полета (в соответствии с MEL). Неисправные элементы светотехнического оборудования, которые не требуются для этого полета, должны указываться, как только общее замечание. Справочные материалы: руководство по эксплуатации ВС, РПП, CDL, MEL, AMM;

C2. двери и люки (doors and hatches).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

состояние и внешняя маркировка дверей и люков, их опломбирование. Внешняя маркировка необходима только на те двери, которые можно открыть снаружи;

указания по использованию;

состояние и смазка петель дверей и люков. Справочные материалы: AMM, CDL, MEL, руководство по эксплуатации ВС;

C3. органы управления ВС (flight controls).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

внешнее состояние органов управления на крыле и хвостовом оперении;

состояние, износ, отсутствие повреждений, выбоины, видимые следы коррозии, следы разряда молнии, отсутствие люфтов в проводках управления, наличие и состояние статических разрядников.

Справочные материалы: AMM, CDL, MEL, руководство по эксплуатации ВС;

C4. колеса, пневматики, тормоза (wheels, tyres and brakes).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

отсутствие механических повреждений, износ пневматиков, отсутствие вздутий (грыж);

при наличии времени и возможности давление в пневматиках;

износ шин, тормозных дисков, срабатывание термopредохранителей;

для тормозов, рулевого управления и дверей-трапов, допустимая утечка гидравлической жидкости 1-2 см<sup>3</sup>/мин является приемлемой (только для ВС, выпущенных в СНГ).

Справочные материалы: AMM, CDL, MEL, руководство по эксплуатации ВС;

C5. шасси/поплавки (undercarriage skids/floats).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

наличие смазки трущихся поверхностей;  
отсутствие подтеков рабочей жидкости гидравлической системы;  
отсутствие коррозии, а также отсутствие износа узлов навески створок шасси и шарнирных соединений, отсутствие мелких дефектов;  
отсутствие незаконтренных резьбовых соединений;  
наличие и четкость эксплуатационной маркировки.

Справочные материалы: АММ, CDL, MEL, руководство по эксплуатации ВС;

С6. ниши шасси (wheel well).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

отсутствие посторонних предметов, отсутствие подтеков рабочей жидкости гидравлической системы и отсутствие коррозии;

чистота и отсутствие повреждений агрегатов, расположенных в нишах шасси;

наличие и четкость эксплуатационной маркировки.

Справочные материалы: АММ, CDL, MEL, руководство по эксплуатации ВС;

С7. силовые установки и пилоны (powerplant and pylons).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

отсутствие вмятин, повреждений крепления, работоспособность замков капотов, видимые повреждения датчиков;

состояние устройств управления реверсом;

отсутствие чеканки на элементах конструкции, несвойственных сквозных отверстий, течей топлива, масла, гидросмеси;

наличие и четкость эксплуатационной маркировки и информационных надписей.

Справочные материалы: АММ, CDL, MEL, руководство по эксплуатации ВС;

С8. лопасти первого контура компрессора (вентилятора) (fan blades).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

целостность лопаток ВНА, первой ступени вентилятора, компрессора низкого давления;

отсутствие повреждений, трещин, сколов, коррозии, эрозии, посторонних предметов, снега, льда и т.д.

Справочные материалы: АММ, CDL, MEL, руководство по эксплуатации ВС;

С9. воздушные винты/propellers, rotors (main & tail).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

отсутствие коррозии, люфта лопастей во втулке винта, повреждений от посторонних предметов и т.д.;



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

работоспособность противообледенительной системы (если имеется).

Справочные материалы: АММ, CDL, MEL, руководство по эксплуатации ВС;

C10. видимые следы ремонта (obvious repairs).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

фрагменты конструкции нестандартного вида или со следами некачественно выполненного ремонта. ICAO не установило требований хранить на борту ВС информацию в отношении ремонта. Однако командир ВС, чтобы быть уверенным в том, что самолет остается в летной годности, должен знать о статусе ремонта.

Справочные материалы: АММ, CDL, MEL, руководство по эксплуатации ВС;

C11. видимые не отремонтированные повреждения (obvious unrepaired damage).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

не выявленные и не записанные повреждения и дефекты, включая коррозию, следы повреждения элементов конструкции ударом молнии, столкновения с птицами и т.д.;

отсутствие элементов конструкции ВС (замки, лючки, обтекатели и др.);

все повреждения и дефекты осмотрены и записаны в журнал подготовки ВС (технический бортовой журнал).

Справочные материалы: АММ, CDL, MEL, руководство по эксплуатации ВС;

C12. течи (топлива, масла, жидкостей) (leakages).

Проверяемые элементы (визуальным осмотром):

течи топлива, масла, гидросмеси, подтеки в зоне слива и заправки туалетов спецжидкостью. Следы подтекания гидравлической жидкости, определенные при осмотре в соответствии с пунктами C03, C04, C06 и C07, должны быть представлены в этих пунктах инспектирования ВС.

Справочные материалы: АММ, CDL, MEL, руководство по эксплуатации ВС.

284. Направление D – инспекция груза (багажа, почты), включая выполнение требований по безопасной перевозке опасного груза и состояние грузовой кабины ВС и (или) его багажных отсеков (cargo):

D1. общее состояние грузовой кабины и багажных отсеков (general condition of cargo, baggage compartments).

Проверяемые элементы:

общее состояние грузовой кабины и багажных отсеков;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

чистота в грузовой кабине и багажных отсеках;  
состояние боковых/верхних панелей сброса избыточного давления;  
исправность светотехнических устройств внутреннего освещения;  
исправность вентиляции, системы сигнализации дыма и (или) пожара в кабине и противопожарного оборудования/системы пожаротушения (если предусмотрено);

исправность системы напольной механизации, грузовых лебедок и тельферов;

количество и состояние швартовочного оборудования, наличие требуемого количества швартовочных цепей и ремней, швартовочных и разделительных сеток в соответствии с требованиями руководства по эксплуатации ВС.

Справочные материалы: MEL, АММ, руководство по эксплуатации ВС;

## D2. опасные грузы (dangerous goods).

Проверяемые элементы:

при наличии на борту опасных грузов: наличие информация экипажу о специальных грузах (далее – NOTOC) и документа(ов) перевозки опасного груза (Декларации грузоотправителя перевозимого опасного груза, наличие аварийного комплекта);

РПП содержит необходимый инструктивный материал по правилам перевозки опасных грузов в соответствии с положениями Приложения 18 к Чикагской конвенции;

при перевозке груза применяются Технические инструкции;

опасный груз надлежащим образом размещен, закреплен, упакован и маркирован в соответствии с требованиями Технические инструкции;

любые загрязнения от опасных грузов удалены;

наличие выданного уполномоченными органами в области гражданской авиации заинтересованных стран (вылета, назначения и пролета) разрешения на перевозку опасных грузов данной категории (если требуется);

наличие действующего сертификата/допуска для выполнения работ с опасными грузами.

Справочные материалы: Технические инструкции (действующее издание);

## D3. безопасность груза на борту (safety of cargo on board).

Проверяемые элементы:

размещение груза надлежащим образом в соответствии со схемой загрузки (наличие проходов, зазоров);

схема загрузки, предельные значения распределения массы и

предельные нагрузки на пол;

выполнение требований по ограничению нагрузки на пол и ограничения по высоте груза. Не все самолеты имеют ограничения по высоте загрузки;

правильность швартовки груза и средств пакетирования (контейнеров, поддонов);

безопасность размещения комплекта бортового инструмента и технической аптечки;

наличие и состояние швартовочных замков;

состояние грузовых контейнеров, поддонов (паллет), швартовочных сеток, швартовочных ремней, швартовочных узлов;

безопасность размещения тяжелых грузов в контейнерах, грузовых отсеках;

состояние грузового отсека и разделительных сеток;

учет в сопроводительной документации массы пакетирования (контейнеров, поддонов (паллет)).

285. Направление E – общие вопросы (general):

E1. общее (general). Проверяется общее соответствие требованиям нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности полетов;

E2. заправка топливом. Проверяется соблюдение правил заправки топливом с пассажирами на борту, количество заправленного топлива на полет, остаток после окончания полета;

E3. язык для ведения связи. Убедиться в том, что все пилоты и те штурманы, которые должны пользоваться радиотелефоном, знают язык, используемый при ведении радиотелефонной связи, или английский язык.

## **§ 7. Классификация полученных данных**

286. Для каждого из пунктов проверки определены 3 категории несоответствий (The findings) в зависимости от их влияния на безопасность полетов:

1-ая категория несоответствий (minor influence on safety) – это незначительные неисправности (несоответствия), которые не оказывают значительного влияния на безопасное выполнение полета.

2-ая категория несоответствий (significant influence on safety) – это несоответствия, существенно влияющие на безопасность полетов

3-ая категория несоответствий (major influence on safety) – это несоответствия, оказывающие наиболее значительное влияние на безопасность полетов или на безопасную перевозку пассажиров и (или) груза.

Любые иные вопросы, связанные с безопасностью, выявленные в ходе проверки хотя и не являются выводом, могут быть сообщены в



качестве общего замечания (CAT G) по каждому пункту инспекции, например, отсутствие спасательных жилетов для полетов, проводимых полностью по суше.

287. Вывод должен быть классифицирован в соответствии со списком предварительно описанных выводов (Pre-Described Findings), приведенном в **приложении 23** к настоящему Руководству, этот список отражает наиболее значимые полученные в результате проведенной инспекции данные.

Для более точной классификации рекомендуется использовать список предварительно описанных выводов, опубликованный в документе Inspection instructions on the categorisation of ramp inspection (SAFA/SACA) findings Doc. Inst.Ri.01.004. В этом списке указаны описание, категоризации и ссылка на применимый стандарт. Список является более полным, но и он не может охватывать все возможные отклонения, которые могут быть обнаружены.

В случае, если какое-либо несоответствие не нашло отражение в списке предварительно описанных выводов, инспектор самостоятельно принимает решение по поводу категорирования того или иного несоответствия, по своему мнению, основываясь на личном опыте, и должен отразить свое мнение в специальной графе отчета.

288. При обнаружении во время проведения инспекции каких-либо недостатков, связанных с ненадежными и (или) поврежденными и (или) отсутствующими крепежами и (или) поврежденными проводами, инспектор должен сделать вывод о категоризации в соответствии с матрицей принятия решения и категоризации, опубликованный в документе Inspection instructions on the categorisation of ramp inspection (SAFA/SACA) findings Doc. Inst.Ri.01.004.

## **§ 8. Оформление акта контроля загрузки**

289. При выявлении несоответствия центровки и загрузки ВС перевозочной документации и центровочному графику со схемой загрузки оформляется акт контроля загрузки ВС по форме согласно **приложению 25** к настоящему Руководству.

290. Акт контроля загрузки представляет собой бланковую форму на одном листе формата А4.

291. Все графы акта контроля загрузки должны быть заполнены.

## **§ 9. Последующие действия**

292. В случае выявления несоответствий при проведении инспектирования ВС на перроне последующие действия инспекторов основываются на категориях выявленных несоответствий и включают в

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

себя три класса активных действий, изложенных в пункте 298 настоящего Руководства.

293. В зависимости от выявленных несоответствий выполняются следующие действия.

Действия после установления несоответствий 1-й категории.

Учитывая, что эти несоответствия не оказывают существенного влияния на безопасность эксплуатации ВС, инспекторы ограничиваются первым классом активных действий – устной информацией командиру ВС или иному представителю эксплуатанта ВС и (по возможности) представлением ему копии отчета об инспекторской проверке ВС на перроне.

Действия после установления несоответствий 2-ой категории включают в себя:

1-й класс активных действий – информация командиру ВС или представителю эксплуатанта ВС и представление ему копии отчета об инспекторской проверке ВС на перроне;

2-й класс активных действий – направление информации в адрес уполномоченного органа в области авиации государства эксплуатанта ВС и эксплуатанту ВС.

Действия после установления несоответствий 3-ой категории включают в себя:

1-й класс активных действий – информация командиру ВС или представителю эксплуатанта ВС и представление ему копии отчета об инспекторской проверке ВС на перроне;

2-й класс активных действий – направление информации в адрес уполномоченного органа в области авиации государства эксплуатанта ВС и эксплуатанту ВС;

3-й класс активных действий подразделяется на 4 подкласса:

3a – ограничения по использованию ВС/*Restriction on the aircraft operation* – накладываются ограничения на эксплуатацию ВС, например, при отсутствии на некоторых пассажирских креслах предохранительных или привязных ремней, ВС может продолжить полет при условии, что необорудованные ремнями кресла не будут заняты пассажирами;

3b – устранение недостатков до вылета ВС/*Corrective actions before flight* – применяются корректирующие действия (устранение обнаруженных дефектов). Если устранение возможно провести только на базе технического обслуживания, то предусматривается перелет на базу без коммерческой загрузки;

3c – ВС остановлено для расследования/*aircraft detained by inspecting NAA (grounded)* – ВС запрещается вылет в ситуации, пока командир ВС не



соглашается с отнесением тех или иных несоответствий к категории 3 и не принимает мер к их устранению;

3d – ограничения на прилет/Immediate operating ban – Приостановление или отзыв разрешения на полеты в данную страну.

При обнаружении несоответствий 3 категории, указывающих на потерю ВС состояния летной годности, необходимо срочно информировать уполномоченный орган в области авиации государства эксплуатанта ВС, а при необходимости, в случае обнаружения несоответствий, влияющих на летную годность ВС, и уполномоченный орган в области авиации государства регистрации ВС, который принимает решение относительно условий возвращения летной годности ВС.

294. Уполномоченный орган в области гражданской авиации государства эксплуатанта ВС принимает решение о корректирующих действиях, после которых ВС может возобновить полет.

295. Порядок действий инспектора в соответствии с категориями выявленных несоответствий содержится в **приложении 26** к настоящему Руководству.

#### **§ 10. Порядок расчета коэффициента риска по нарушениям, выявленным при проведении инспектирования ВС на аэродромах и принимаемым мерам для их устранения**

296. Коэффициент риска представляет собой средневзвешенную оценку количества и степени влияния несоответствий, выявленных при проведении инспектирования ВС на аэродромах, на обеспечение безопасности полетов.

Коэффициент риска для каждого эксплуатанта ВС рассчитывается по формуле:

$$(0,25 \times C1 + C2 + 2 \times C3) / I$$

Где:

C1 – количество выявленных замечаний по первой категории несоответствия за рассматриваемый период;

C2 – количество выявленных замечаний по второй категории несоответствия за рассматриваемый период;

C3 – количество выявленных замечаний по третьей категории несоответствия за рассматриваемый период;

I – общее количество инспекций ВС эксплуатанта за рассматриваемый период.

297. Для эксплуатантов ВС устанавливается предупредительный уровень среднемесячного коэффициента риска – 2,00.

В случае, если коэффициент риска какого-либо эксплуатанта ВС достигает этого значения, за его ВС устанавливается регулярное

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

наблюдение вплоть до 100 % инспектирования на каждом используемом аэродроме.

298. Для эксплуатантов ВС устанавливается предельный уровень среднемесячного коэффициента риска – 2,50.

В случае, если коэффициент риска какого-либо эксплуатанта ВС достигает этого значения, в отношении него должен быть рассмотрен вопрос о введении предупредительных мер для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов, включая введение ограничений на регионы полетов, полеты типов (экземпляров) ВС и (или) о внеочередном инспектировании его базовых объектов в области обеспечения безопасности полетов.

299. При проведении анализа деятельности эксплуатантов ВС, превысивших предельный уровень коэффициента риска, особое внимание должно быть обращено на повторяемость одних и тех же недостатков.

## ГЛАВА 16

### ИНСПЕКЦИОННАЯ ПРОВЕРКА НА МАРШРУТЕ

300. Основными целями проведения инспекционной проверки на маршруте являются:

- оценка технологии работы членов летного экипажа при подготовке и выполнении полетов;

- оценка действий членов летного экипажа по обеспечению надлежащего уровня безопасности полетов при использовании средств и оборудования ВС на земле и в полете.

Оценке также подлежит полнота и четкость выполнения членами экипажа эксплуатационных нормативов и правил, содержащихся в РПП эксплуатанта ВС.

301. Для проведения инспекционной проверки на маршруте назначаются инспекторы управления производства полетов Авиационной инспекции, инспекторы Департамента по авиации при наличии соответствующего задания, выданного Департаментом по авиации.

302. Инспекционная проверка на маршруте планируется заранее. Эксплуатант ВС информируется о назначенной инспекционной проверке на маршруте.

Эксплуатант ВС должен обеспечить необходимые условия для инспекционной проверки на маршруте, включающие:

- подготовку и наличие необходимой документации по направлениям проведения проверки;

- обеспечение доставки инспектора (инспекторов) к месту проведения проверки, а также его (их) возвращение;

применимые (соответствующие) условия для работы инспекторов с учетом требований государств для въезда и пребывания.

Инспектору не рекомендуется совмещать другие виды инспекционных проверок с инспекционной проверкой на маршруте.

303. Перед проведением инспекционной проверки на маршруте инспектор должен ознакомиться с РПП эксплуатанта ВС, процедурами и инструкциями, утвержденными эксплуатантом ВС, маршрутом полета.

304. Инспекционная проверка на маршруте включает в себя такие же элементы, как и при демонстрации летной эксплуатации ВС при проведении процедуры сертификации эксплуатанта ВС.

305. При проведении инспекционной проверки на маршруте оцениваются действия членов экипажа ВС в процессе предполетной подготовки, в полете и после посадки.

Для оценки действий членов экипажа ВС используется инспекционный контрольный перечень проверки работы летного экипажа в полете и перечень выявленных несоответствий по форме согласно приложению 16 к настоящему Руководству.

306. Все инспекционные проверки на маршруте проводятся инспектором таким образом, чтобы это не приводило к вмешательству в действия экипажа и созданию нервной обстановки в экипаже во время проведения процедур.

307. По завершению инспекционной проверки и на маршруте инспектор проводит послеполетный разбор с членами экипажа и обслуживающим инженерно-техническим персоналом по результатам инспекционной проверки.

308. По итогам инспекционной проверки оформляется инспекционный контрольный перечень проверки работы летного экипажа по форме согласно приложению 16 к настоящему Руководству, копия которого предоставляется эксплуатанту ВС.

309. В случае выявления несоответствий при выполнении инспекционной проверки на маршруте эксплуатант ВС информирует Департамент по авиации о принятых мерах по устранению выявленных несоответствий.

## **ГЛАВА 17**

### **ИНСПЕКЦИОННАЯ ПРОВЕРКА ПАССАЖИРСКИХ ИЛИ ГРУЗОВЫХ КАБИН И РАБОТЫ БОРТПРОВОДНИКОВ ИЛИ БОРТОПЕРАТОРОВ**

310. Целями инспекционной проверки пассажирских или грузовых кабин и работы членов кабинного экипажа являются:

оценка технологии работы членов кабинного экипажа при

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

подготовке и выполнении полетов;

оценка действий членов кабинного экипажа по обеспечению надлежащего уровня безопасности полетов при использовании средств и оборудования ВС на земле и в полете.

311. Для проведения инспекционной проверки пассажирских или грузовых кабин и работы бортпроводников или бортоператоров, как правило, назначаются инспекторы управления производства полетов Авиационной инспекции, при наличии соответствующего задания, выданного Департаментом по авиации.

Инспекционная проверка пассажирских или грузовых кабин и работы бортпроводников или бортоператоров проводится по процедурам, применяемым при проведении инспекции работы кабинного экипажа и инспекции работы бортоператоров в полете в ходе осуществления демонстрации летной эксплуатации ВС этапа инспекции и демонстрации процедуры сертификации эксплуатанта ВС.

Эксплуатант ВС должен обеспечить необходимые условия для инспекционной проверки пассажирских или грузовых кабин и работы кабинного экипажа, подготовку и наличие необходимой документации по направлениям проведения проверки, обеспечить доставку инспекторов или инспектора к месту проведения проверки, а также их (его) возвращение, применимые (соответствующие) условия для работы инспекторов с учетом требований государств для въезда и пребывания на их территории.

312. По итогам инспекционной проверки оформляется инспекционный контрольный перечень проверки грузовой кабины и работы бортоператоров или инспекционный контрольный перечень проверки пассажирской кабины и работы бортпроводников по форме согласно приложению 16 к настоящему Руководству, копия которого предоставляется эксплуатанту ВС.

В случае выявления несоответствий при выполнении инспекционной проверки эксплуатант ВС информирует Департамент по авиации о принятых мерах по устранению выявленных несоответствий.

## ГЛАВА 18

### ИНСПЕКЦИОННАЯ ПРОВЕРКА НА АЭРОДРОМАХ ВРЕМЕННОГО БАЗИРОВАНИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЗА РУБЕЖОМ

313. Инспекционная проверка на аэродромах временного базирования, в том числе, за рубежом проводится по направлениям инспекционной проверки базовых объектов эксплуатанта ВС при наличии соответствующего задания, выданного Департаментом по авиации



Эксплуатант ВС должен обеспечить необходимые условия для инспекционной проверки, подготовку и наличие необходимой документации по направлениям проведения проверки, обеспечить доставку инспекторов или инспектора к месту проведения проверки, а также их (его) возвращение, применимые (соответствующие) условия для работы инспекторов с учетом требований государств для въезда и пребывания.

314. По результатам инспекционной проверки в течение пяти рабочих дней оформляется акт по форме согласно приложению 21, который утверждается директором Департамента по авиации и направляется эксплуатанту ВС для разработки плана мероприятий по устранению несоответствий.

## **ГЛАВА 19**

### **ИНСПЕКЦИОННАЯ ПРОВЕРКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В ЗОНЫ КОНФЛИКТОВ**

315. Порядок подготовки и принятия решения о выполнении чартерных рейсов в зоны конфликтов осуществляется в порядке, определенном Авиационными правилами по обеспечению безопасности при выполнении полетов в зоны конфликтов, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 1 июля 2024 г. № 53.

316. Решение о выполнении чартерного рейса в зону конфликта принимает руководитель эксплуатанта ВС.

Для принятия решения о выполнении чартерного рейса в зону конфликта эксплуатант ВС проводит оценку факторов риска и мероприятия в соответствии с главой 2 Авиационных правил по обеспечению безопасности при выполнении полетов в зоны конфликтов.

317. Контроль за безопасностью полетов ВС и авиационной безопасностью в части полноты выполнения эксплуатантом ВС процедур, предшествовавших принятию решения о выполнении чартерного рейса в зону конфликта, а также до выполнения чартерного рейса осуществляет Авиационная инспекция путем проведения инспекционных проверок.

318. По итогам инспекционной проверки оформляется инспекционный контрольный перечень принятия решения эксплуатантом ВС о выполнении чартерного рейса в зону конфликта по форме согласно **приложению 27** к настоящему Руководству и отчет в произвольной форме, в котором при выявлении несоответствий указываются рекомендуемые корректирующие действия.



319. Отчет о результатах инспекционной проверки оформляется в трех экземплярах в течение семи рабочих дней со дня, следующего за днем завершения проверки, два из которых представляются в Департамент по авиации.

Департамент по авиации один экземпляр отчета о результатах инспекционной проверки направляет эксплуатанту ВС для информирования, второй – оставляет у себя.

## **РАЗДЕЛ IV**

### **АРЕНДА И ЧАРТЕРНЫЕ ПОЛЕТЫ (ФРАХТОВАНИЕ) ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

#### **ГЛАВА 20**

#### **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

320. В данном разделе учитываются требования, касающиеся аренды, чартерных полетов (фрахтования ВС) и других аспектов сотрудничества между эксплуатантами по использованию арендованных ВС или в тех случаях, когда эксплуатант ВС, имеющий СЭ, предполагает выступить в качестве арендодателя или арендатора или иным образом сотрудничать с другим эксплуатантом.

Любое соглашение об аренде ВС, включая соглашение, предусмотренное статьей 83 bis, используемое эксплуатантом ВС, имеющим сертификат эксплуатанта ВС, выданный Департаментом по авиации Республики Беларусь, подлежит рассмотрению Департаментом по авиации.

Департамент по авиации Республики Беларусь как уполномоченный орган в области авиации государства эксплуатанта при рассмотрении соглашений об аренде ВС, включая соглашения, предусмотренные статьей 83 bis, признает свидетельства членов экипажа и сертификаты ВС, выданные государством регистрации ВС, при их соответствии стандартам и рекомендуемой практике ИКАО, признаваемым Республикой Беларусь.

Департамент по авиации обеспечивает предпочтение безопасности полетов перед любыми экономическими соображениями, представленными эксплуатантом ВС.

321. При чартерных полетах (фрахтовании ВС) вся провозная емкость берется внаем или покупается одним или несколькими юридическими лицами, которые могут ее перепродавать для воздушной перевозки.

Договор на выполнение чартерных полетов (фрахтование ВС) – это наем, покупка или аренда всей провозной емкости ВС у эксплуатанта по

фиксированной цене для выполнения конкретного полета или серии полетов, или на определенный период времени (на короткий срок, например, на день или неделю).

Арендодатель ВС сохраняет за собой полную ответственность и эксплуатационный контроль за ВС, эксплуатируемыми в соответствии с договором аренды.

322. Аренда ВС включает в себя два основных вида: "сухая" аренда и "мокрая" аренда.

"Сухая" аренда — это аренда ВС, при которой ВС эксплуатируется в соответствии с СЭ арендатора. Обычно это аренда ВС без экипажа, при которой ВС эксплуатируется под оперативным и коммерческим контролем арендатора и использует условное обозначение авиакомпания и коммерческие права арендатора.

"Мокрая" аренда — это аренда ВС, при которой ВС эксплуатируется в соответствии с СЭ арендодателя. Обычно это аренда ВС с экипажем, эксплуатируемого под коммерческим контролем арендатора с использованием условного обозначения авиакомпания и коммерческих прав арендатора.

323. Если заявитель на получение сертификата эксплуатанта ВС или действующий эксплуатант ВС намереваются использовать арендованные ВС, заявителю или эксплуатанту ВС необходимо предоставить в Департамент по авиации следующую информацию:

- тип ВС, модель и заводской (серийный) номер;
- фамилия (название) и адрес зарегистрированного владельца;
- государство регистрации ВС, регистрационные знаки;
- сертификат летной годности и заявление зарегистрированного владельца о том, что данное ВС полностью соответствует требованиям летной годности государства регистрации ВС;

- свидетельство о техническом обслуживании ВС, подтверждающее обеспечение соблюдения требований по поддержанию летной годности ВС;

- заявление о том, что стороны договора аренды полностью понимают свои обязанности в соответствии с требованиями авиационных правил;

- фамилия, адрес и подпись арендатора или лица, ответственного за эксплуатационный контроль ВС по договору аренды;

- копия договора аренды и описание условий аренды;

- районы выполнения полетов арендованным ВС.

В договоре аренды проверяется наличие положений, включающих:

- условия распространения на ВС процедур сертификации летной годности, производства полетов и проведения инспектирования в

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

соответствии с законодательством Республики Беларусь;

ответственность за организацию и производство полетов таких ВС возлагается на арендатора;

ответственность за производство полетов и поддержание летной годности таких ВС возлагается на арендатора;

срок действия договора аренды;

срок действия регистрации таких ВС, пока действует договор аренды и ВС эксплуатируется в соответствии с нормативными требованиями Республики Беларусь как государства регистрации ВС и государства эксплуатанта ВС;

условия эксплуатации ВС в соответствии с оговоренными в сертификате эксплуатанта ВС и связанных с ним эксплуатационных спецификациях, РПП и РРТО.

324. Департамент по авиации оценивает содержание договора аренды и договора, к которым применяется статья 83 bis, используя инспекционный контрольный перечень проверки соответствия договора аренды ВС сертификационным требованиям по форме согласно **приложению 28** к настоящему Руководству.

325. Департамент по авиации оценивает обязанности сторон, указанные в договоре аренды, в следующих сферах:

выдача свидетельств членам летного экипажа и их подготовка;

подготовка членов кабинного экипажа;

поддержание летной годности ВС;

проведение технического обслуживания ВС;

производство полетов, включая полётно-диспетчерское обслуживание полетов;

составление графика работы и учета рабочего времени и времени отдыха членов летного и кабинного экипажа;

подписание свидетельства о техническом обслуживании.

Если ВС, зарегистрированные в Республике Беларусь в соответствии с договором аренды без экипажа, имеют действительные свидетельства о регистрации и сертификаты летной годности, выданные Департаментом по авиации, то контроль за эксплуатацией таких ВС и соблюдением требований по обеспечению безопасности полетов осуществляет Департамент по авиации.

## ГЛАВА 21

### «СУХАЯ» АРЕНДА (АРЕНДА ВОЗДУШНОГО СУДНА БЕЗ ЭКИПАЖА)

326. Эксплуатантом ВС, переданного в аренду без экипажа, является

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

арендатор, что подтверждается сертификатом эксплуатанта ВС.

Арендатор осуществляет руководство полетами арендованного ВС в соответствии с договором аренды.

Департамент по авиации контролирует, чтобы эксплуатация ВС, переданного в аренду без экипажа, осуществлялась при надлежащем уровне безопасности полетов и в соответствии с применимыми требованиями по поддержанию летной годности, производству полетов и обеспечению безопасности полетов.

Для внесения изменений в сертификат эксплуатанта ВС и эксплуатационные спецификации, эксплуатант ВС предоставляет в Департамент по авиации договор аренды ВС.

327. В эксплуатационные спецификации сертификата эксплуатанта ВС вносятся сведения по ВС, находящимся в аренде и т.п.

В графе «Прочее» колонки «Специальные разрешения» эксплуатационных спецификаций указываются:

стороны договора аренды и срок его действия;

национальные и регистрационные знаки каждого ВС, указанные в договоре аренды.

В соответствующих разделах эксплуатационных спецификаций указываются:

тип подлежащих эксплуатации ВС;

районы выполнения полетов;

специальные разрешения, применимые к данным ВС.

При "сухой" аренде ВС, зарегистрированных в других государствах, применяются требования пункта 2.2. главы 2 части V Дос 8335 ИКАО «Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора».

328. Если государство регистрации ВС не является государством эксплуатанта ВС, то государство регистрации ВС и государство эксплуатанта ВС заключают соглашение, предусмотренное статьей 83 bis Чикагской конвенции, о полной или частичной передаче функций, обязанностей или ответственности за передаваемое ВС.

Если государство регистрации не в состоянии выполнять свои обязанности по контролю в соответствии с Чикагской конвенцией и не может достичь договоренности с государством эксплуатанта о передаче своих обязанностей по контролю в соответствии со статьей 83 bis, то от использования воздушных судов на основе "сухой" аренды рекомендуется отказаться.

Если стороны не используют статью 83 bis в договоре «сухой» аренды и решают внести ВС, являющееся предметом предлагаемого

договора аренды, в реестр государства эксплуатанта ВС арендатора, то такое изменение регистрации гарантирует надлежащий уровень контроля за поддержанием летной годности, производством полетов и обеспечением безопасности полетов арендованных ВС.

## **ГЛАВА 22**

### **«МОКРАЯ» АРЕНДА (АРЕНДА ВОЗДУШНОГО СУДНА С ЭКИПАЖЕМ)**

329. При «мокрой» аренде ВС эксплуатируются в соответствии с сертификатом эксплуатанта, выданным государством арендодателя. В этом случае государство эксплуатанта может быть также государством регистрации арендованного ВС.

330. Департамент по авиации тщательно анализирует фактические условия договора «мокрой» аренды, взаимосвязь между сторонами и их взаимные ответственность и обязательства, связанные с безопасностью полетов, с учетом всех факторов в каждой конкретной ситуации.

331. Департамент по авиации должен согласовать с уполномоченным органом в области авиации государства арендодателя или арендатора ответственного за эксплуатацию и соблюдение всех применимых требований по обеспечению безопасности полетов, прежде чем эксплуатант ВС приступит к выполнению полетов на ВС, арендованном с экипажем.

332. В договоре «мокрой» аренды указывается какая из сторон несет ответственность и обязательства, связанные с обеспечением безопасности полетов.

333. При «сырой» аренде, когда арендодатель предоставляет только летный экипаж, а cabinный экипаж обеспечивается арендатором, то членам cabinного экипажа арендатора необходимо пройти дополнительную подготовку в соответствии с утвержденной программой подготовки арендодателя по выполнению аварийно-спасательных процедур на конкретном ВС, а также быть ознакомленными с требованиями государства эксплуатанта ВС арендодателя в отношении норм полетного и служебного времени и времени отдыха, а также в отношении выполнения своих функций и обязанностей на борту ВС, арендованных с экипажем.





## ГЛАВА 23

### ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СТАТЬИ 83 BIS ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

334. Департамент по авиации Республики Беларусь как уполномоченный орган в области авиации при намерении эксплуатировать арендованные ВС, как государство эксплуатанта или передавать в аренду ВС, как государство регистрации ВС, использует статью 83 bis Чикагской конвенции, которая содержит положение о передаче государству эксплуатанта ВС некоторых функций и обязанностей, за выполнение которых несет ответственность государство регистрации ВС в соответствии с Чикагской конвенцией и определенных в соглашении предусмотренном статьей 83 bis (далее – Соглашение).

После совершения такой передачи, ответственность в отношении этих функций и обязанностей переходит от государства регистрации ВС к государству эксплуатанта ВС.

Функции и обязанности, которые подлежат передаче в соответствии с Соглашением между соответствующими государствами, оформляются в виде договора, заключаемого заинтересованными сторонами.

В качестве договоров, к которым применяется статья 83 bis, являются договор аренды, договор на выполнение чартерных полетов (фрахтования) или любой подобный договор.

335. Регистрация Соглашений по статье 83 bis осуществляется в соответствии с требованиями Дос 6685 «Правила регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров».

336. Каждое Договаривающееся государство несет ответственность за регистрацию соглашения по статье 83 bis, стороной которого оно является.

После получения любым Договаривающимся государством уведомления ИКАО о том, что Соглашение, стороной которого оно является, зарегистрировано, оно освобождается от обязательства регистрации.

337. В случае "сухой" аренды, если полеты должны выполняться в ином государстве, чем государство регистрации, соответствующими функциями и обязанностями, передаваемыми на основании соглашения по статье 83 bis, вытекающими из Конвенции, являются:

летная годность – государство регистрации (обычно государство арендодателя) является стороной, уполномоченной выдавать сертификат летной годности (в сотрудничестве с государством эксплуатанта), и несет ответственность за осуществление контроля за поддержанием летной

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

годности;

выдача свидетельств членов экипажа — государство регистрации отвечает за выдачу свидетельств членов экипажа или придание им силы;

производство полетов — при коммерческих воздушных перевозках ВС, арендуемые без экипажа, эксплуатируются на основании СЭ арендатора и относятся к сфере ответственности государства эксплуатанта (выдавшего СЭ) в части, касающейся контроля за обеспечением безопасности полетов.

338. В случае "мокрой" аренды соответствующими функциями и обязанностями, передаваемыми на основании соглашения по статье 83 bis, вытекающими из Конвенции, являются:

летная годность — государство регистрации является стороной, уполномоченной выдавать сертификат летной годности, и несет ответственность за осуществление контроля за поддержанием летной годности;

выдача свидетельств членов экипажа — государство регистрации отвечает за выдачу свидетельств членов экипажа или придание им силы;

производство полетов — воздушные суда, арендуемые с экипажем, эксплуатируются согласно СЭ арендодателя.

Арендодатель является фактическим эксплуатантом, а арендатор — эксплуатантом по договору.

Основное отличие "мокрой" аренды от "сухой" аренды заключается в том, что ВС, арендуемые с экипажем, обычно эксплуатируются арендодателем, а не арендатором. Таким образом, одно государство является и государством регистрации, и государством эксплуатанта.

339. При рассмотрении и составлении текста Соглашения указываются передаваемые функции и обязанности.

Категории обязанностей, которые могут передаваться в зависимости от конкретных обстоятельств:

обязанности по выдаче свидетельств авиационному персоналу, изложенные в главах 1, 2, 3 и 6 Приложения 1 к Чикагской конвенции, не могут быть разделены между государством регистрации ВС и государством эксплуатанта ВС. Они образуют пакет обязанностей, охватывающих свидетельства пилотов и других членов экипажа, за которые в целом должно нести ответственность одно из этих двух государств;

правила полетов, изложенные в главах, добавлениях и дополнениях Приложения 2 к Чикагской конвенции, не могут быть разделены между государством регистрации ВС и государством эксплуатанта ВС. Они образуют пакет обязанностей, охватывающих правила полетов, за которые

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

в целом должно нести ответственность одно из этих двух государств, включая обязательство привлекать к ответственности всех лиц, нарушающих применяемые правила;

обязанности в отношении поддержания летной годности ВС охватывают ряд различных областей, указанных в соответствующих частях Приложений 6 и 8 к Чикагской конвенции. Если государство эксплуатанта ВС не в состоянии взять на себя все обязанности государства регистрации ВС в отношении поддержания летной годности, или если государство регистрации ВС принимает такое решение, возможен вариант частичной передачи этих обязанностей. Такая передача повлечет за собой разделение обязанностей в этой области, причем некоторые обязанности сохраняются за государством регистрации ВС. В таких ситуациях важно ясно описать разделение обязанностей в Соглашении.

340. Обязанности по поддержанию летной годности делятся на три области:

выдача и поддержание действительности сертификата летной годности;

обмен информацией о поддержании летной годности;

поддержание летной годности (функции, необходимые для поддержания действительности сертификата летной годности) и документ о сертификации по шуму.

341. При оформлении Соглашения указываются следующие основные элементы:

государство регистрации ВС;

государство эксплуатанта ВС;

срок действия соглашения, включая дату вступления в силу и дату истечения срока действия или связанные с этим условия, если это применимо;

описание передаваемых функций и обязанностей, предусмотренных статьями 12, 30, 31 и 32 а) Чикагской конвенции, и сроки такой передачи;

если эксплуатант ВС является физическим лицом, следует указать фамилию, собственное имя, отчество (если таковое имеется) и постоянное место жительства физического лица.

если эксплуатант ВС является юридическим лицом, следует указать его наименование, основное место деятельности или постоянное место пребывания;

регистрационные знаки, изготовителя, модель, серию и серийный номер каждого ВС, затрагиваемого соглашением;

условия прекращения аренды или другие договоренности.

Если ВС будет эксплуатироваться в соответствии с таким

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Соглашением в течение продолжительного периода времени, для кодирования ELT следует использовать код государства эксплуатанта ВС.

342. Стороны Соглашения принимают решение о передаваемых функциях и обязанностях по Соглашению при условии, что эти функции и обязанности вытекают из следующих статей Чикагской конвенции:

статья 12 «Правила полетов». Обязанности, вытекающие из этой статьи: обеспечение того, чтобы каждое воздушное судно соблюдало правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов, и привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих такие правила и регламенты (государство эксплуатанта должно установить этот принцип согласно национальному законодательству);

статья 30 а) «Радиооборудование воздушных судов». Обязанность, которая может быть передана по этой статье: выдача разрешения на установку и использование радиопередающей аппаратуры;

статьи 30 б) и 32а) «Свидетельства на членов экипажа». Обязанности, вытекающие из этих статей: выдача пилотам и другим членам летного состава экипажа свидетельств и удостоверений о квалификации или придание им силы, в том числе для использования радиопередающей аппаратуры воздушных судов, занятых в международной навигации;

статья 31 «Удостоверения о годности к полетам». Обязанности, вытекающие из данной статьи это выдача удостоверений о годности к полетам или придание им силы, а также осуществление контроля за поддержанием летной годности воздушных судов.

343. Департамент по авиации проводит оценку возможностей государства регистрации ВС, чтобы убедиться в том, что оно обладает правилами, компетенцией, опытом и ресурсами для выполнения обязанностей и функций, не подлежащих передаче по Соглашению, и в состоянии следить за передаваемыми обязанностями и функциями до тех пор, пока соглашение не будет подписано и зарегистрировано в ИКАО.

344. Уполномоченный орган в области авиации государства регистрации ВС проводит оценку возможностей уполномоченного органа в области авиации государства эксплуатанта ВС.

В ходе первоначальной оценки следует рассмотреть:

344.1. выводы последних проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля по следующим аспектам:

соответствие законодательства и правил государства эксплуатанта положениям Чикагской конвенции и Приложений к ней;

политику государства эксплуатанта в области безопасности, которая

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

может повлиять на соглашение;

любые недостатки в соблюдении положений Приложений к Чикагской конвенции, связанных с передачей, или любые различия, зарегистрированные в ИКАО, которые могут повлиять на Соглашение;

способность уполномоченного органа в области авиации государства эксплуатанта выполнить нормативные требования в соответствии с Соглашением;

опыт уполномоченного органа в области авиации государства эксплуатанта в сферах выдачи свидетельств авиационному персоналу, летной годности и производства полетов;

способность уполномоченного органа в области авиации государства эксплуатанта обеспечить соблюдение правил полетов;

344.2. адекватность средств и ресурсов уполномоченного органа в области авиации государства эксплуатанта.

345. Когда уполномоченный орган в области авиации государства регистрации ВС, передающий ответственность, убедится в том, что уполномоченный орган в области авиации государства эксплуатанта ВС способен эффективно выполнять передаваемые функции и обязанности в рамках Соглашения, проводится более подробная оценка с акцентом на следующих аспектах:

адекватность опубликованного набора требований и процедур государства эксплуатанта ВС, связанных со статьей 83 bis;

ответственность, функции и обязанности государства регистрации ВС и государства эксплуатанта ВС в связи с частичным совпадением сфер применения Приложения 6 и Приложения 8 к Чикагской конвенции: например, журнал технического состояния, MEL, утверждение особых видов производства полетов, представление отчетов о происшествиях или утверждение организаций по техническому обслуживанию;

согласование приемлемого порядка уведомлений и передачи данных между государством регистрации ВС и государством эксплуатанта ВС. Важно, чтобы договоренности между государством регистрации ВС и государством эксплуатанта ВС предусматривали взаимное предоставление доступа к выводам и докладам по итогам проверок в случае частичного совпадения таких сфер ответственности государства регистрации ВС и государства эксплуатанта ВС, как обязательное представление отчетов о происшествиях, производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром и сокращенный минимум вертикального эшелонирования;

идентификация основных контактных лиц в ключевых сферах передачи ответственности и поддержание контактов;



возможность эффективного технического взаимодействия в течение срока действия Соглашения;

условия и ограничения для обеспечения контроля над системой управления риском, такие как ограничение размера парка ВС эксплуатанта, регулируемого в рамках Соглашения, или процесс рассмотрения любых проблем безопасности полетов в организации эксплуатанта ВС;

возможность проведения регулярных протоколируемых совещаний между государством регистрации ВС и государством эксплуатанта ВС в интересах обеспечения пересмотра и изменения Соглашения, с тем чтобы оно оставалось пригодным для достижения поставленной цели;

возможность создания процедуры обеспечения доступа к соответствующей информации о безопасности полетов.

346. В целях обеспечения постоянной и безопасной эксплуатации ВС, подпадающих под действие Соглашения, на борту данных ВС необходимо иметь заверенную точную копию одностороннего краткого описания Соглашения (краткое содержание Соглашения на английском языке или с переводом на английский язык) в течение всего срока действия Соглашения.

Для определения выполнения эксплуатантом ВС функций и обязанностей, передаваемых государством регистрации государству эксплуатанта в соответствии с Соглашением, при проведении инспекционных проверок на перроне осуществляется контроль наличия и содержания краткого описания Соглашения, находящегося на борту ВС, эксплуатируемого на основе статьи 83 bis.

Такое описание помогает инспекторам определить, какие Приложения к Чикагской конвенции затрагиваются передачей ответственности государству эксплуатанта ВС в отношении некоторых функций и обязанностей согласно статье 83 bis.

347. Как только действие Соглашения прекращается, все переданные функции и обязанности, указанные в нем, возвращаются государству регистрации ВС. Государство регистрации ВС может провести дополнительные инспекторские проверки перед восстановлением статуса ВС, поскольку эксплуатация ВС осуществлялась частично вне сферы его контроля.



## **ГЛАВА 24**

### **ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА ДРУГИМИ АСПЕКТАМИ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ ЭКСПЛУАТАНТАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

348. Используются следующие формы сотрудничества между эксплуатантами ВС на национальном или международном уровнях, подлежащие контролю со стороны Департамента по авиации и полномочных органов гражданской авиации соответствующих государств:

- совместное использование кодов;
- франчайзинг;
- взаимообмен.

Департамент по авиации осуществляет контроль за использованием указанных форм сотрудничества эксплуатантами ВС.

349. Совместное использование кодов, франчайзинг и взаимобмен, рассматриваются в соответствии с требованиями главы 4 части V Дос 8335 «Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора» и Дос 9626 «Руководство по регулированию международного воздушного транспорта».

350. Решение о совместном использовании кодов, с учетом обеспечения таким эксплуатантом приемлемого уровня безопасности полетов, принимает Департамент по авиации.

Департамент по авиации должен удостовериться в том, что эксплуатант выполняет полеты в соответствии с нормами, которые отвечают минимальным требованиям международных стандартов по обеспечению безопасности полетов или превышают их.

351. Департамент по авиации обеспечивает контроль за эксплуатацией ВС при взаимобмене ВС, по соглашениям о франчайзинге, и ВС, эксплуатируемых в рамках различных коммерческих механизмов.

Приложение 1  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

## Инспекционные контрольные перечни проверки РПП

### Инспекционный контрольный перечень проверки Руководства по производству полетов Часть А

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_  
 Дата проверки: \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п                     | Проверяемые элементы                                                                                                                                          | Оценка<br>соответствия |     |     | Примечан<br>ия |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-----|----------------|
|                              |                                                                                                                                                               | Да                     | Нет | Н/П |                |
| ЧАСТЬ «А»<br>ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ |                                                                                                                                                               |                        |     |     |                |
| 1.                           | Глава 1. Назначение и использование РПП                                                                                                                       |                        |     |     |                |
| 1.1.                         | Общие требования.                                                                                                                                             |                        |     |     |                |
| 1.2.                         | Экземпляры РПП.                                                                                                                                               |                        |     |     |                |
| 1.3.                         | Система внесения изменений и дополнений в<br>экземпляры РПП.                                                                                                  |                        |     |     |                |
| 2.                           | Глава 2. Организационная структура эксплуатанта. Обязанности, права и<br>ответственность персонала, имеющего отношение к производству полетов                 |                        |     |     |                |
| 2.1.                         | Организационная структура.                                                                                                                                    |                        |     |     |                |
| 2.2.                         | Обязанности, права и ответственность<br>должностных лиц эксплуатанта.                                                                                         |                        |     |     |                |
| 2.3.                         | Обязанности, права и ответственность КВС.                                                                                                                     |                        |     |     |                |
| 2.4.                         | Полномочия КВС, как представителя<br>эксплуатанта.                                                                                                            |                        |     |     |                |
| 2.5.                         | Обязанности, права и ответственность других<br>членов экипажа.                                                                                                |                        |     |     |                |
| 2.6.                         | Обязанности и ответственность сотрудников<br>по обеспечению полетов (полетных диспетчеров).                                                                   |                        |     |     |                |
| 2.7.                         | Требования, предъявляемые к персоналу<br>авиакомпаний.                                                                                                        |                        |     |     |                |
| 3.                           | Глава 3. Требования в отношении контроля рабочего времени и времени<br>отдыха членов экипажей ВС                                                              |                        |     |     |                |
| 3.1.                         | Общие положения.                                                                                                                                              |                        |     |     |                |
| 3.2.                         | Учет и планирование рабочего времени и<br>времени отдыха членов экипажей ВС, в том числе<br>в системе управления факторами риска,<br>связанными с утомлением. |                        |     |     |                |
| 3.3                          | Ограничения служебного полетного времени,<br>полетного времени и времени отдыха членов<br>экипажей ВС.                                                        |                        |     |     |                |

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                    |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |
| 3.4.                                                                                                       | Режим ожидания и нахождение в резерве.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                    |  |  |  |
| 3.5.                                                                                                       | Особенности рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС при выполнении авиационных работ.                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.                                                                                                         | <b>Глава 4. Навигационное оборудование и навигационные процедуры</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.1.                                                                                                       | Перечень бортового навигационного оборудования.                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.2.                                                                                                       | Навигационные процедуры, которых должен придерживаться летный экипаж при выполнении различных видов полетов в различных районах.                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                    |  |  |  |
| 5.                                                                                                         | <b>Глава 5. Процедуры принятия решения на вылет, выбора запасных аэродромов, выполнения полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) самолетами с двумя и более газотурбинными двигателями</b>                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
| 5.1.                                                                                                       | Процедуры принятия решения на вылет                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                    |  |  |  |
| 5.2.                                                                                                       | Выбор запасных аэродромов.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                    |  |  |  |
| 5.3.                                                                                                       | Определение адекватности аэродромов по уровню обеспечения средствами спасения и пожарной защиты.                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                    |  |  |  |
| 5.4.                                                                                                       | Процедуры выполнения EDTO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                    |  |  |  |
| 6.                                                                                                         | <b>Глава 6. Ведение радиосвязи, включая процедуры при ее потере.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                    |  |  |  |
| 6.1.                                                                                                       | общие правила и фразеология при ведении радиообмена, процедуры при потере радиосвязи, обстоятельства, при которых экипажу ВС необходимо прослушивать аварийные радиочастоты, правила аварийной и срочной радиотелефонной связи, передачу воздушными судами информации о движении консультативного характера (In-flight Broadcast Procedure, TIBA Procedures). |                                                                                                    |  |  |  |
| 7.                                                                                                         | <b>Глава 7. Методика расчета безопасных высот полета</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                    |  |  |  |
| 7.1.                                                                                                       | виды безопасных высот полета и методика их расчета;<br>требования, которыми должен руководствоваться экипаж при определении и выдерживании безопасных высот полета;<br>уровни установки шкалы давления высотомеров, запасы высоты при пролете над препятствиями и полосы учета препятствий, правила учета поправок высотомеров.                               |                                                                                                    |  |  |  |
| 8.                                                                                                         | <b>Глава 8. Эксплуатационные минимумы аэродромов</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                    |  |  |  |
| 8.1.                                                                                                       | метод расчета эксплуатационных минимумов аэродромов;<br>минимумы ВС для взлета и посадки.<br>правила (процедуры), которыми должен руководствоваться летный экипаж при выборе метеорологического минимума для взлета и посадки                                                                                                                                 |                                                                                                    |  |  |  |
| 9.                                                                                                         | <b>Глава 9. Процедуры заправки топливом, включая заправку с пассажирами на борту</b>                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                    |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                    |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |
| 9.1.                                                                                                       | <p>перечень разрешенного к применению топлива (отечественного и зарубежного) и подтверждение правильных типов заправленного топлива, его удельного веса и точки замерзания, при необходимости;</p> <p>общие меры предосторожности, соблюдаемые при заправке ВС топливом в штатном режиме или при работе ВСУ;</p> <p>процедуры при заправке (сливе) топлива при нахождении пассажиров на борту ВС, а также четко определить квалифицированный персонал для обслуживания ВС при проведении таких операций;</p> <p>действия, предпринимаемые при значительном разливе топлива;</p> <p>меры безопасности для предотвращения смешивания различных видов топлива.</p> |                                                                                                    |  |  |  |
| 10.                                                                                                        | <b>Глава 10. Порядок действий КВС, ставшего свидетелем происшествия</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                    |  |  |  |
| 10.1.                                                                                                      | описывает действия КВС, ставшего свидетелем АП или происшествия с морским (речным) судном                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                    |  |  |  |
| 11.                                                                                                        | <b>Глава 11. Состав экипажа и порядок преемственности командования</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                    |  |  |  |
| 11.1.                                                                                                      | Состав летного и кабинного экипажа.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                    |  |  |  |
| 11.2.                                                                                                      | Назначение КВС на предстоящий полет.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
| 11.3.                                                                                                      | Порядок включения в состав экипажа проверяющего.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                    |  |  |  |
| 12.                                                                                                        | <b>Глава 12. Расчет необходимого на полет количества топлива, масла и спецжидкостей. Управление расходом топлива в полете</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                    |  |  |  |
| 12.1.                                                                                                      | правила, которыми должен руководствоваться летный экипаж при расчете запаса топлива на полет                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                    |  |  |  |
| 12.2.                                                                                                      | Правила и процедуры контроля и управления расходом топлива в полете.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
| 13.                                                                                                        | <b>Глава 13. Требования по обеспечению и использованию кислорода в процессе выполнения полета</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                    |  |  |  |
| 13.1.                                                                                                      | условия, при которых обязательно обеспечение кислородом, требования к кислородному оборудованию и кислородному питанию для летного и кабинного экипажа, дополнительных членов экипажа и пассажиров, а также требования и процедуру потребного и располагаемого запаса кислорода с учетом профиля полета, количества лиц на борту и возможной разгерметизации кабины.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
| 14.                                                                                                        | <b>Глава 14. Контроль за массой и центровкой ВС</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                    |  |  |  |
| 14.1.                                                                                                      | системы расчета (например, индексная система), методы и процедуры расчета масс и центровок ВС, а также должностные лица, ответственные за такой расчет;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                    |  |  |  |
|                                                                                                            | способ расчета соответствующих масс                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                    |  |  |  |



|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |
|                                                                                                            | пассажиров, багажа и груза                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                    |  |  |  |
| 15.                                                                                                        | <b>Глава 15. Требования по противообледенительной защите и предупреждению обледенения ВС на земле.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                    |  |  |  |
| 15.1.                                                                                                      | Требования эксплуатанта и разработчика самолета по проведению работ по ПОЗ ВС и особенностей проведения работ на отдельных самолетах, ограничения и меры предосторожности. Привести правила и описать процедуры ПОЗ ВС на земле и порядок оформления документации. В главе должны быть описаны типы обледенения и их влияние на ВС во время стоянки, руления и взлета. Перечень типов ПОЖ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                    |  |  |  |
| 15.2.                                                                                                      | Процедуры по реализации концепции чистого ВС;<br>Процедуры о своевременном предоставлении соответствующим пользователям на аэродроме надлежащей метеорологической и другой информации до и во время осуществления на аэродроме операций в зимних условиях, требующих проведения ПОЗ (эта информация должна включать доклады о состоянии ВПП, РД, перронах на аэродроме, о порядке движения на аэродроме).                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                    |  |  |  |
| 15.3.                                                                                                      | Ответственность КВС за:<br>принятие решения о проведении ПОЗ самолета или, если ПОЗ не требуется, решения об отказе от проведения работ по ПОЗ, которое должно быть обосновано;<br>правильную конфигурацию самолета перед началом ПОЗ в соответствии с ЭТД самолета;<br>неподвижность самолета и органов его управления во время проведения ПОЗ до получения кода противообледенительной обработки;<br>принятие кода противообледенительной обработки и информации о результатах выполнения ПОЗ;<br>выполнение проверки после проведения мероприятий ПОЗ ВС;<br>за соответствие критических поверхностей самолета до взлета концепции чистого ВС и принятие решения о выполнении взлета в данных условиях. |                                                                                                    |  |  |  |
| 16.                                                                                                        | <b>Глава 16. Технические требования к рабочему плану полета</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
| 16.1.                                                                                                      | форма, содержание, порядок использования и заполнения рабочего плана полета, осуществления предварительных навигационных расчетов, выполняемых экипажем в соответствии с РЛЭ ВС и методиками расчета                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                    |  |  |  |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|         |                                                                                                      |  |  |  |  |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| 17.     | <b>Глава 17. Стандартные эксплуатационные процедуры для каждого этапа полета</b>                     |  |  |  |  |
| 17.1.   | Подготовка к полетам.                                                                                |  |  |  |  |
| 17.1.1. | Предварительная подготовка к полетам.                                                                |  |  |  |  |
| 17.1.1. | Предполетная подготовка.                                                                             |  |  |  |  |
| 17.1.2. | Принятие решения на выполнение полета на основании анализа метеорологической обстановки.             |  |  |  |  |
| 17.1.3. | Бортовой журнал воздушного судна.                                                                    |  |  |  |  |
| 17.1.4. | Послеполетные разборы.                                                                               |  |  |  |  |
| 17.2.   | Процедуры обеспечения безопасности пассажиров и грузов.                                              |  |  |  |  |
| 17.2.1. | Пассажиры особых категорий.                                                                          |  |  |  |  |
| 17.2.2. | Процедуры отказа в перевозке пассажиров.                                                             |  |  |  |  |
| 17.2.3. | Брифинг, инструктаж пассажиров и оповещения в пассажирской кабине.                                   |  |  |  |  |
| 17.3.   | Летные процедуры.                                                                                    |  |  |  |  |
| 17.3.1. | Порядок буксировки, запуска двигателей, вытаскивания с места стоянки и руления.                      |  |  |  |  |
| 17.3.2. | Особенности выполнения взлета и набора высоты по типам ВС на эксплуатируемых аэродромах.             |  |  |  |  |
| 17.3.3. | Полет на эшелоне. Порядок действий в нормальном полете.                                              |  |  |  |  |
| 17.3.4. | Правила и порядок подготовки к снижению и заходу на посадку.                                         |  |  |  |  |
| 17.3.5. | Учет особенностей выполнения снижения и захода на посадку по типам ВС на эксплуатируемых аэродромах. |  |  |  |  |
| 17.3.6. | Процедуры установки давления на высотомерах.                                                         |  |  |  |  |
| 17.3.7. | Правила эксплуатации задатчика-сигнализатора заданной высоты.                                        |  |  |  |  |
| 17.3.8. | Использование системы предупреждения опасного сближения с землей (GPWS)                              |  |  |  |  |
| 17.3.9. | Использование системы предупреждения столкновения ВС (TCAS).                                         |  |  |  |  |
| 17.3.10 | Действия экипажа при встрече с опасными условиями полета.                                            |  |  |  |  |
| 17.3.11 | Спутный след и (или) нисходящий поток от несущего винта.                                             |  |  |  |  |
| 17.3.12 | Взаимодействие членов экипажа.                                                                       |  |  |  |  |
| 17.3.13 | Использование ремней безопасности экипажем и пассажирами.                                            |  |  |  |  |
| 17.4.   | Всепогодные полеты.                                                                                  |  |  |  |  |
| 17.5.   | Выполнение авиационных работ.                                                                        |  |  |  |  |
| 17.6.   | Некоммерческие полеты.                                                                               |  |  |  |  |
| 18.     | <b>Глава 18. Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах</b>                                     |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                    |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |
| 18.1.                                                                                                      | Порядок вылета в случае стихийных бедствий в аэропорту, ведения военных действий, осложнения военно-политической обстановки в стране пребывания ВС и других непредвиденных обстоятельствах, требующих экстренного вылета.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                    |  |  |  |
| 19.                                                                                                        | <b>Глава 19. Правила полетов</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
| 19.1.                                                                                                      | Порядок применения правил полетов по приборам, правил визуальных полетов, особых правил визуальных полетов, правил эшелонирования, общих правил выполнения авиационных работ, правил полетов в районе аэродрома, правил полетов в воздушном пространстве приграничной полосы.                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                    |  |  |  |
| 19.2.                                                                                                      | Система времени, используемая при выполнении полетов;<br>дополнительные требования и особенности выполнения полетов по ПВП, ППП в зависимости от классов воздушного пространства ОВД;<br>диспетчерские разрешения, выдерживание плана полета и информирование УВД о местонахождении ВС;<br>правила осмотрительности при выполнении полетов;<br>визуальные сигналы, используемые для предупреждения несанкционированного полета ВС в опасную, запретную зону или зону с ограниченным режимом полетов;<br>сигналы для аэродромного движения;<br>сигналы бедствия и срочности. |                                                                                                    |  |  |  |
| 20.                                                                                                        | <b>Глава 20. Система мер по предупреждению столкновений исправных ВС с землей (CFIT)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                    |  |  |  |
| 20.1.                                                                                                      | Общие положения.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
| 20.2.                                                                                                      | Летные процедуры.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                    |  |  |  |
| 20.3.                                                                                                      | Контроль эффективности системы мер по предупреждению столкновений исправных ВС с землей.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                    |  |  |  |
| 21.                                                                                                        | <b>Глава 21. Информация и инструкции при перехвате гражданских ВС силами ПВО</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
| 21.1.                                                                                                      | порядок действий КВС перехватываемых ВС, а также визуальные сигналы для использования перехватывающими и перехватываемыми ВС, в соответствии с требованиями правовых актов в области гражданской авиации Республики Беларусь.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                    |  |  |  |
| 22.                                                                                                        | <b>Глава 22. Космическая и солнечная радиация (для самолетов, выполняющих полеты на высоте более 15 000 м)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                    |  |  |  |
| 22.1.                                                                                                      | процедуры для ВС, имеющих на борту оборудование для обнаружения космической и солнечной радиации, которые позволят пилоту определить оптимальный порядок действий в                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                    |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                    |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |
|                                                                                                            | <p>случае воздействия космической и солнечной радиации.</p> <p>порядок действий в случае принятия решения о снижении, предусматривающий:</p> <p>необходимость предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение;</p> <p>действия, которые следует предпринять, когда невозможно установить связь с органом ОВД или когда эта связь прервана.</p>                                                                                                                 |                                                                                                    |  |  |  |
| 23.                                                                                                        | <b>Глава 23. Управление безопасностью полетов и предотвращение авиационных происшествий и инцидентов.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                    |  |  |  |
| 23.1.                                                                                                      | Предотвращение авиационных происшествий и инцидентов                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                    |  |  |  |
| 23.2.                                                                                                      | Система управления безопасностью полетов                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                    |  |  |  |
| 23.3.                                                                                                      | Получение данных о безопасности полетов                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                    |  |  |  |
| 23.4.                                                                                                      | Анализ и обмен данными о безопасности полетов                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                    |  |  |  |
| 23.5.                                                                                                      | Система документации для управления безопасностью полетов                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                    |  |  |  |
| 23.6.                                                                                                      | Реагирование в случае аварийной ситуации и административное обеспечение после авиационного происшествия                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                    |  |  |  |
| 23.7.                                                                                                      | Расследование авиационных происшествий и инцидентов                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
| 24.                                                                                                        | <b>Глава 24. Информация, инструкции и указания по перевозке опасных грузов</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                    |  |  |  |
| 24.1.                                                                                                      | Требования к информации об опасных грузах для эксплуатантов, имеющих специальные разрешения на перевозку опасных грузов в качестве груза.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                    |  |  |  |
| 24.2.                                                                                                      | Требования к информации об опасных грузах для эксплуатантов, не имеющих специального разрешения на перевозку опасных грузов в качестве груза.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                    |  |  |  |
| 25.                                                                                                        | <b>Глава 25. Инструкции и указания по авиационной безопасности</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                    |  |  |  |
| 25.1.                                                                                                      | <p>Политика авиакомпании в области авиационной безопасности, включая обязательства выявлять и контролировать риски и угрозы при производстве полетов ВС;</p> <p>изложить программу авиационной безопасности, либо, если такая программа издана в виде отдельного документа, дать на нее ссылку с указанием акта (способа) придания юридической силы.</p> <p>положение о службе авиационной безопасности эксплуатанта (при ее наличии) и (или) обязанности лица, ответственного за авиационную безопасность у эксплуатанта.</p> |                                                                                                    |  |  |  |
| 25.2.                                                                                                      | Инструкции для авиационного персонала                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                    |  |  |  |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |  |  |  |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|       | эксплуатанта ВС в части обеспечения авиационной безопасности.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 25.3. | Процедуры обеспечения авиационной безопасности для сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |
| 25.4. | Защита кабины летного экипажа.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |  |
| 25.5. | Обеспечение охраны ВС на оперативных точках при выполнении авиационных работ.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 26.   | <b>Глава 26. Контрольный перечень правил специального осмотра ВС</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |  |  |  |  |
| 26.1. | <p>контрольный перечень правил, которыми следует руководствоваться при поиске взрывного устройства в случае получения информации о предполагаемой диверсии и при проверке ВС на предмет выявления скрытого оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств.</p> <p>Инструктивный материал в отношении действий, предпринимаемых в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета, а также информацией о наименее опасном месте размещения бомбы на конкретном ВС.</p> |  |  |  |  |
| 27.   | <b>Глава 27. Полетная документация, связанная с определенным полетом</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |  |
| 27.1. | Перечень документов, которые должны находиться на борту ВС.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |  |  |  |
| 27.2. | Отчетная документация о полете.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |  |  |  |
| 27.3. | Образцы и описание порядка заполнения разработанной эксплуатантом документации                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |  |
| 28.   | <b>Глава 28. Указания по использованию EFB, требования к обучению и работе с EFB</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |  |  |  |  |
| 28.1. | информация о программе EFB, использовании и координации использования EFB экипажами для получения и правильного применения данных.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 28.2. | сведения о внутренних процессах технического обслуживания, рассылки информации и используемых методах поддержания актуальности данных EFB и соответствующих документов, предоставленных экипажу для использования вместе с EFB.                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |  |  |  |
| 28.3. | принципы и процедуры, установленные эксплуатантом с целью минимизации последствий отказов или неисправностей функций EFB. Требования, касающиеся обновлений, изменения процессов управления, подготовки персонала и СУБП.                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |  |  |  |
| 29.   | <b>Глава 29. Инструкции и требования к подготовке в области использования систем автоматической посадки, HUD или эквивалентных индикаторов и, при необходимости, систем EVS, SVS или CVS</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |
| 29.1. | инструкции и требования к подготовке в области использования систем автоматической посадки, HUD или эквивалентных                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |  |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                                                       |  |  |  |  |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|       | индикаторов и, при необходимости, систем EVS, SVS или CVS.                                                                            |  |  |  |  |
| 30.   | <b>Глава 30. Программа мониторинга полетных данных (FDM)</b>                                                                          |  |  |  |  |
| 30.1. | Программа FDM                                                                                                                         |  |  |  |  |
| 30.2. | Сбор, обработка и анализ полетной информации в целях использования в программе анализа полетных данных.                               |  |  |  |  |
| 31.   | <b>Глава 31. Отслеживание полетов</b>                                                                                                 |  |  |  |  |
| 31.1. | обязанности персонала по управлению полетами, связанные с отслеживанием полетов и определением местоположения, терпящего бедствие ВС. |  |  |  |  |
| 31.2. | дополнительные процедуры контроля получаемых данных и последующих действий                                                            |  |  |  |  |

Вывод: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку выполнили: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Инспекционный контрольный перечень проверки  
Руководства по производству полетов  
Часть В

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п                      | Проверяемые элементы                                                                                                                                    | Оценка<br>соответствия |     |     | Приме<br>чания |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-----|----------------|
|                               |                                                                                                                                                         | Да                     | Нет | Н/П |                |
| ЧАСТЬ «В»                     |                                                                                                                                                         |                        |     |     |                |
| ИНФОРМАЦИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС |                                                                                                                                                         |                        |     |     |                |
| 1.                            | Глава 1. Сертификационные и эксплуатационные ограничения                                                                                                |                        |     |     |                |
| 1.1.                          | Эксплуатационные ограничения для каждого типа ВС с указанием единиц измерения и переводные таблицы единиц измерения в Международную систему единиц (СИ) |                        |     |     |                |
| 1.2.                          | сертификационные и дополнительные эксплуатационные ограничения для каждого типа ВС                                                                      |                        |     |     |                |
| 2.                            | Глава 2. Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуации                                                                     |                        |     |     |                |
| 2.1.                          | Процедуры нормальной эксплуатации.                                                                                                                      |                        |     |     |                |
| 2.2.                          | Аварийные и нештатные процедуры.                                                                                                                        |                        |     |     |                |
| 3.                            | Глава 3. Инструкции по эксплуатации ВС при взлете, наборе высоты со всеми работающими двигателями, характеристики захода на посадку и посадки           |                        |     |     |                |
| 3.1.                          | Определение и представление эксплуатационных                                                                                                            |                        |     |     |                |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  |  |  |  |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|       | ограничений самолета (применительно к расчету летно-технических характеристик                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 3.2.  | Определение, формирование и представление данных о летно-технических характеристиках самолета с учетом требований эксплуатанта                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |  |  |  |
| 3.3.  | Характеристики и ограничения взлета/набора высоты (масса, высота, температура)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |  |  |  |
| 3.4.  | информация и инструкции по определению градиента, который может быть достигнут, или использованию альтернативной схемы, например, иного маршрута, предпочтительно с включением данных о характеристиках ВПП.                                                                                                                                                                                                |  |  |  |  |
| 3.5.  | Характеристики захода на посадку и посадки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 3.5.1 | Информация о посадочных характеристиках для каждой ВПП аэродрома назначения и запасных аэродромов.                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |  |  |  |
| 3.5.2 | описание использования посадочных данных и, в частности, учета соответствующих факторов.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 3.5.3 | инструкции по коррекции допустимой посадочной массы для учета того, что ВПП является скользкой при влажной поверхности или покрыта снегом, льдом или слякотью.                                                                                                                                                                                                                                              |  |  |  |  |
| 3.5.4 | посадочные данные при выполнении посадок с техническими неисправностями,                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 3.5.5 | учет наличия препятствий в зоне ухода на второй круг, чтобы при уходе на второй круг установленный градиент 2,5% обеспечил проход выше всех препятствий при следовании по траектории ухода                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 3.6.  | Влияние на посадочную дистанцию отказа системы или устройства в полете.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |  |  |  |
| 3.7.  | Ограничение энергии торможения.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  |  |  |  |
| 3.8.  | Дополнительные данные для полетов в условиях обледенения и влияние противообледенительных жидкостей.                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |
| 4.    | <b>Глава 4. Данные для предполетного и полетного планирования с различными значениями тяги (мощности) и скорости</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |
| 4.1.  | Данные для планирования полета с ограничениями по взлетной массе, тяге (мощности) и другие, когда такие ограничения установлены в РЛЭ.                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |  |
| 5.    | <b>Глава 5. Инструкции и данные по расчету массы и центровки ВС</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |  |  |  |
| 5.1.  | данные по расчету массы и центровки, которые включают:<br>систему расчета (например, индексную систему);<br>ограничения массы и центровки и содержать инструкции, касающиеся загрузки и эксплуатации ВС с учетом соблюдения установленных ограничений во всех случаях;<br>информацию и инструкции для заполнения документации по массе и центровке, включая ручные и компьютеризированные способы расчетов. |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                                                                                     |  |  |  |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| 6.    | <b>Глава 6. Инструкции по загрузке ВС и швартовке груза</b>                                                                                                         |  |  |  |
| 6.1.  | инструкции по загрузке ВС и швартовке для каждого типа груза.                                                                                                       |  |  |  |
| 7.    | <b>Глава 7. Инструкции по использованию систем (оборудования)</b>                                                                                                   |  |  |  |
| 7.1.  | инструкции по эксплуатации дополнительных систем (оборудования), установленных эксплуатантом и неоговоренных в РЛЭ.                                                 |  |  |  |
| 8.    | <b>Глава 8. Перечень минимального оборудования (MEL) и перечень отклонений от конфигурации (CDL) для эксплуатируемых типов ВС и разрешенных специальных полетов</b> |  |  |  |
| 8.1.  | Перечень минимального оборудования (MEL).                                                                                                                           |  |  |  |
| 8.2.  | Перечень конфигурационных отклонений (CDL).                                                                                                                         |  |  |  |
| 9.    | <b>Глава 9. Перечень аварийно-спасательного оборудования, кислородного оборудования и инструкции по использованию</b>                                               |  |  |  |
| 9.1.  | Контрольный перечень аварийно-спасательного оборудования по типам и моделям типа ВС, инструкции по его размещению.                                                  |  |  |  |
| 9.2.  | Кислородное оборудование и процедуры проверки его работы                                                                                                            |  |  |  |
| 10.   | <b>Глава 10. Процедуры аварийной эвакуации людей из ВС</b>                                                                                                          |  |  |  |
| 10.1. | 10.1. Правила аварийной эвакуации людей из ВС.                                                                                                                      |  |  |  |
| 10.2. | 10.2. Инструкции по подготовке к аварийной эвакуации людей из ВС.                                                                                                   |  |  |  |
| 11.   | <b>Глава 11. Действия кабинного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуации</b>                                                                               |  |  |  |
| 11.1. | порядок действий кабинного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуации и связанные с ним контрольные карты.                                                   |  |  |  |
| 12.   | <b>Глава 12. Коды визуальных сигналов «земля-воздух»</b>                                                                                                            |  |  |  |
| 12.1. | коды визуальных сигналов «земля-воздух» для использования оставшимися в живых при АП или вынужденной посадке вне аэродрома                                          |  |  |  |
| 13.   | <b>Глава 13. Индивидуальные особенности ВС</b>                                                                                                                      |  |  |  |
| 13.1. | Отличия в системах и оборудовании, компоновке кабины летного экипажа, пассажирской или грузовой кабины (для ВС, не имеющих CDL/MEL).                                |  |  |  |
| 13.2. | ВС с летно-техническими характеристиками отличными от стандартных                                                                                                   |  |  |  |
| 13.3. | ВС, имеющие дополнительное оборудование для выполнения отдельных полетов или видов работ.                                                                           |  |  |  |
| 13.4. | Масса и центровка пустых ВС, имеющих индивидуальные особенности, и допустимый минимальный остаток топлива.                                                          |  |  |  |

Вывод: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку выполнили: \_\_\_\_\_

|                                                                                  |                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Департамент по авиации<br>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Инспекционный контрольный перечень проверки  
Руководства по производству полетов  
Часть С

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п                          | Проверяемые элементы                                                                                                                                                                                              | Оценка<br>соответствия |     |     | Примечания |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-----|------------|
|                                   |                                                                                                                                                                                                                   | Да                     | Нет | Н/П |            |
| ЧАСТЬ «С»<br>МАРШРУТЫ И АЭРОДРОМЫ |                                                                                                                                                                                                                   |                        |     |     |            |
| 1.                                | Глава 1. Маршрутные справочные данные                                                                                                                                                                             |                        |     |     |            |
| 1.1.                              | Эксплуатационные минимумы каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов                                                             |                        |     |     |            |
| 1.2.                              | Безопасные высоты (эшелоны) полета для каждого маршрута и (или) инструкции в отношении определения безопасных высот (эшелонов) полета при использовании документов (сборников, карт) аэронавигационной информации |                        |     |     |            |
| 1.3.                              | Информация в отношении радиотехнических средств связи и навигации и (или) инструкции о порядке получения такой информации при использовании документов (сборников, карт) аэронавигационной информации             |                        |     |     |            |
| 1.4.                              | Инструкции в отношении использования сборников аэронавигационной информации для выполнения опубликованных в них процедур взлета, захода на посадку, ухода на второй круг                                          |                        |     |     |            |
| 1.5.                              | Инструкции относительно определения эксплуатационных минимумов аэродромов для заходов на посадку по приборам с использованием HUD и EVS                                                                           |                        |     |     |            |
| 1.6.                              | Информация об увеличении эксплуатационных минимумов аэродромов при отказе двигателя или аварийных условиях, в случае ухудшения работы бортовых или аэродромных средств обеспечения захода на посадку              |                        |     |     |            |
| 1.7.                              | Информация в отношении организации поиска и спасания в районе выполнения полета и (или) порядок получения такой информации из документов аэронавигационной информации                                             |                        |     |     |            |
| 1.8.                              | Описание аэронавигационных, топографических карт, которые должны включать маршрут намеченного полета и любой маршрут, которым возможно придется воспользоваться в случае отклонения от основного маршрута         |                        |     |     |            |
| 1.9.                              | Порядок получения аэронавигационной                                                                                                                                                                               |                        |     |     |            |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |  |  |  |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|      | информации                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 1.10 | Описание районов (маршрутов) с особыми режимами использования воздушного пространства или отличающимися от обычных процедурами связи и навигации                                                                                                                                                                                                                                                         |  |  |  |  |
| 1.11 | Перечень аэродромов категории В и С, использование которых требует дополнительной подготовки летного экипажа при выполнении полетов на данные аэродромы                                                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 2.   | <b>Глава 2. Информация для составления заявок на использование воздушного пространства и планов полета</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 2.1. | Перечень документов, регламентирующих составление и порядок подачи заявок на использование воздушного пространства и планов полета                                                                                                                                                                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 2.2. | Пояснительный материал и инструкции по составлению заявок на использование воздушного пространства и планов полета, указываются должностные лица эксплуатанта, ответственные за составление и подачу заявок на использование воздушного пространства в органы ЕС ОрВД, в том числе при нахождении экипажа вне базового аэродрома                                                                         |  |  |  |  |
| 2.3. | Образцы заявок на использование воздушного пространства и планов полета по основным видам полетов                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |
| 3.   | <b>Глава 3. Климатические характеристики районов и маршрутов полета (для полетов по ПВП)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  |  |  |  |
| 3.1. | Справочный материал с климатическими характеристиками районов и маршрутов выполняемых, а также предполагаемых полетов                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 4.   | <b>Глава 4. Географические особенности района полетов (для полетов по ПВП)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |  |  |  |
| 4.1. | Описание географических особенностей районов предполагаемых выполнения полетов. Особое внимание уделяется описанию направлений повышения и понижения местности, расположению долин рек и мест, пригодных для вынужденной посадки ВС. При описании поверхности местности указать расположение болот, лесных массивов и других характерных ориентиров, знание которых, может быть, полезными для экипажей. |  |  |  |  |
| 4.2. | Для эксплуатантов гидросамолетов, при описании акваторий указывать их глубину (среднюю, максимальную), сезонное состояние водной поверхности, среднюю высоту волн, наличие ледяного покрова и иную информацию                                                                                                                                                                                            |  |  |  |  |
| 5.   | <b>Глава 5. Соблюдение профилей полета</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 5.1. | Информация необходимая для соблюдения профилей полета                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 5.2. | Особенности выполнения взлета и посадки по типам ВС на регулярно эксплуатируемых аэродромах.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  |  |  |  |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                      |  |  |  |  |
|----------------------|--|--|--|--|
| Приемы снижения шума |  |  |  |  |
|----------------------|--|--|--|--|

Вывод: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку выполнили: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Инспекционный контрольный перечень проверки  
Руководства по производству полетов  
Часть D

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п                          | Проверяемые элементы                                                                                                                                                                                                                                                     | Оценка<br>соответствия |     |     | Примечания |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-----|------------|
|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                          | Да                     | Нет | Н/П |            |
| ЧАСТЬ D                           |                                                                                                                                                                                                                                                                          |                        |     |     |            |
| ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА |                                                                                                                                                                                                                                                                          |                        |     |     |            |
| 1.                                | Глава 1. Общие требования к подготовке авиационного персонала                                                                                                                                                                                                            |                        |     |     |            |
| 1.1.                              | Виды подготовки, проводимой эксплуатантом самостоятельно                                                                                                                                                                                                                 |                        |     |     |            |
| 1.2.                              | Программы подготовки, связанные со специальными разрешениями эксплуатантов                                                                                                                                                                                               |                        |     |     |            |
| 1.3.                              | Процедуры, применяемые в случае, если персоналом не достигнут или не поддерживается требуемый уровень подготовки                                                                                                                                                         |                        |     |     |            |
| 2.                                | Глава 2. Программы подготовки членов летного экипажа                                                                                                                                                                                                                     |                        |     |     |            |
| 2.1.                              | Наличие программ подготовки летного состава на ВС, на основании которого в подразделениях ГА проводится летное обучение и совершенствование техники пилотирования, а также освоение различных видов полетов и работ летным составом эксплуатантов воздушного транспорта. |                        |     |     |            |
| 2.2.                              | Состав программы подготовки каждого специалиста (должна состоять из разделов, задач и упражнений, определяющих этапы наземной и летной подготовки, в которых указано рекомендуемое количество полетов и летного времени)                                                 |                        |     |     |            |
| 2.3.                              | Наличие процедур допуска к самостоятельной работе членов летного экипажа                                                                                                                                                                                                 |                        |     |     |            |
| 2.4.                              | Виды подготовки, ее объем и порядок проведения перед допуском к полетам (отдельно по специальностям и типам ВС)                                                                                                                                                          |                        |     |     |            |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |  |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| 2.5.  | Программа подготовки пилотов по предотвращению попадания в сложные пространственные положения и порядку вывода из них                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |  |
| 2.6.  | Программы, в соответствии с которыми осуществляется подготовка КВС                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |  |  |  |
| 2.7.  | Программы и периодичность проведения тренажерной подготовки, включая подготовку по имитации в полете аварийных или нештатных ситуаций, а также по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |
| 2.8.  | Методика проведения тренажа в кабине ВС                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 2.9.  | Порядок оформления документации после проведения тренажерной подготовки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 2.10. | Программы подготовки членов летных экипажей к полетам в LVTO, CAT II, CAT III отдельно по каждой специальности. Порядок получения и подтверждения допуска к таким полетам.                                                                                                                                                                                                                 |  |  |  |  |
| 2.11. | Модули дистанционного обучения и тестирования авиационного персонала при введении в эксплуатацию нового оборудования, систем, типов и моделей типа ВС, а также порядок оформления документации по этому виду подготовки.                                                                                                                                                                   |  |  |  |  |
| 2.12. | Подготовка к различным видам авиационных работ.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |  |
| 2.13. | Периодичность подтверждения квалификации членов летных экипажей ВС и связанные с этим процедуры                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |  |
| 2.14. | Порядок и сроки проведение проверок техники пилотирования, практической работы в воздухе и умения действовать в аварийной обстановке для определения фактической подготовленности членов летного экипажа выполнять полеты на ВС каждого типа или модели типа, включая требование, запрещающее имитацию нештатных или аварийных ситуаций во время выполнения полетов с пассажирами на борту |  |  |  |  |
| 2.15. | Процедуры для подтверждения инструментального рейтинга                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |  |  |  |
| 2.16. | Процедуры восстановления инструментального рейтинга в случае, когда квалификационная отметка на право полетов по приборам не была подтверждена в течение срока действия и ее необходимо возобновить                                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |
| 2.17. | Программа подготовки инструкторского состава (первоначальная подготовка, возможные дополнительные виды подготовок, периодическая подготовка, а также требования к срокам действия данных видов подготовки и иные требования)                                                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 2.18. | Программы и порядок прохождения                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |  |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|       | первоначальной и периодической подготовки членов летных экипажей к международным полетам и выполнению работ в других государствах.<br>Объем и порядок периодической подготовки для летного состава |  |  |  |  |
| 2.19. | Порядок и программа теоретической подготовки летного состава к полетам в ВЛП (ОЗП)                                                                                                                 |  |  |  |  |
| 2.20. | Программы по обучению членов летного экипажа по эксплуатации TCAS, RNAV, PBN, RVSM, EFB и другие, SPO (при выполнении авиационных работ).                                                          |  |  |  |  |
| 2.21. | Программа подготовки технических членов экипажа (при HEMS, ННО, NVIS).                                                                                                                             |  |  |  |  |
| 2.22. | Программа по обучению членов летного экипажа и сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера) по проведению работ по ПОЗ ВС                                                              |  |  |  |  |
| 3.    | <b>Глава 3. Программы подготовки членов кабинного экипажа</b>                                                                                                                                      |  |  |  |  |
| 3.1.  | Проведение первоначальной подготовки членов кабинного экипажа в утвержденных учреждениях образования по утвержденным программам                                                                    |  |  |  |  |
| 3.2.  | Изучение и освоение порядка эксплуатации типа и (или) модели типа ВС                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 3.3.  | Поддержание уровня квалификации членов кабинного экипажа                                                                                                                                           |  |  |  |  |
| 3.4.  | Восстановление квалификации членов кабинного экипажа                                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 3.5.  | Подготовка к международным полетам                                                                                                                                                                 |  |  |  |  |
| 3.6.  | Порядок и программа теоретической подготовки к полетам в ВЛП (ОЗП), порядок оформления документации                                                                                                |  |  |  |  |
| 3.7.  | Программа теоретической и практической подготовки членов кабинного экипажа, выполняемые ими функции в аварийной обстановке или ситуации, требующие аварийной эвакуации                             |  |  |  |  |
| 3.8.  | Подготовка по оказанию помощи летному экипажу в случае потери членом летного экипажа работоспособности в полете                                                                                    |  |  |  |  |
| 3.9.  | Программа подготовки членов кабинного экипажа по авиационной медицине и обучению оказания первой помощи                                                                                            |  |  |  |  |
| 4.    | <b>Глава 4. Программы подготовки авиационного персонала.</b>                                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 4.1.  | Программа подготовки в области опасных грузов                                                                                                                                                      |  |  |  |  |
| 4.2.  | Подготовка в области человеческого фактора                                                                                                                                                         |  |  |  |  |
| 4.3.  | Программа подготовки в области авиационной безопасности                                                                                                                                            |  |  |  |  |
| 5.    | <b>Глава 5. Программа подготовки сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера)</b>                                                                                                      |  |  |  |  |
| 5.1.  | Теоретическая, практическая и периодическая подготовки сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера) в соответствии с требованиями, изложенными в Дос 10106                             |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                                                                             |  |  |  |  |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|      | «Руководство по компетентностно-ориентированной подготовке и оценке сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров)», а также контроль работы и прохождения всех видов подготовки.                                |  |  |  |  |
| 6.   | <b>Глава 6. Система документации в отношении подготовки авиационного персонала</b>                                                                                                                                          |  |  |  |  |
| 6.1. | Перечень разработанной и утвержденной эксплуатантом документации в отношении подготовки авиационного персонала с описанием имеющихся форм и инструкций по их заполнению. Образцы документации, разработанной эксплуатантом. |  |  |  |  |

Вывод:

---



---



---

Проверку выполнили: \_\_\_\_\_

---

Инспекционный контрольный перечень проверки  
Руководства по производству полетов  
Часть Е

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п                                    | Проверяемые элементы                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Оценка<br>соответствия |     |     | Примечания |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-----|------------|
|                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Да                     | Нет | Н/П |            |
| ЧАСТЬ «Е»                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                        |     |     |            |
| ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                        |     |     |            |
| 1.                                          | Глава 1. Службы и организации, обеспечивающие полеты                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                        |     |     |            |
| 1.1                                         | перечень всех служб и подразделений, обеспечивающих полеты                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                        |     |     |            |
| 1.2                                         | Номер и срок действия договора, заключенного эксплуатантом со службой или органом, задействованным в обеспечении полетов, который не входит в структуру эксплуатанта                                                                                                                                                                                                        |                        |     |     |            |
| 1.3                                         | процедуры взаимодействия КВС, как представителя эксплуатанта, с представителями обслуживающей стороны для своевременного и качественного обеспечения полетов, инструктивный материал по контролю выполнения условий договоров на обеспечение полетов, регистрации случаев их невыполнения, способов решения спорных вопросов. Процедуры по действиям экипажа в нормальной и |                        |     |     |            |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |  |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|     | сбойной ситуациях в таких аэропортах                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |  |  |  |
| 2.  | <b>Глава 2. Навигационное (штурманское) обеспечение</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |  |  |  |
| 2.1 | Эксплуатант организует в своей структуре службу навигационного (штурманского) обеспечения или соответствующим образом подготовленного работника, ответственного за организацию навигационного (штурманского) обеспечения полетов, с указанием перечня решаемых вопросов, численного состава, подчиненности и ответственности персонала. Эксплуатант может использовать услуги сторонней организации по договору, в таком случае указывается, что данный вид обеспечения полетов организован на договорной основе. |  |  |  |  |
| 2.2 | Нормативная база навигационного (штурманского) обеспечения.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 2.3 | Организация связи эксплуатанта с органами ОВД.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 2.4 | Специализированные компьютерные программы.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |
| 3.  | <b>Глава 3. Метеорологическое обеспечение</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |  |  |  |
| 3.1 | порядок метеорологического обеспечения полетов (в собственной структуре или указывает, что данный вид обеспечения полетов организован на договорной основе).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |  |
| 3.2 | Порядок взаимодействия подразделения «брифинг» с аэродромным метеорологическим органом аэропорта                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 4.  | <b>Глава 4. Поддержание летной годности ВС</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 4.1 | Порядок поддержания летной годности и техническое обслуживание ВС, как составная часть поддержания летной годности.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 4.2 | Техническое обслуживание ВС в аэропортах или на посадочных площадках, где нет специалистов по техническому обслуживанию данного типа ВС.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |  |  |  |
| 5.  | <b>Глава 5. Обеспечение воздушных перевозок</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |  |
| 5.1 | структура и функционал службы организации воздушных перевозок и (или) авиационных работ или соответствующим образом подготовленного ответственного работника                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |  |
| 5.2 | порядок взаимодействия со службой организации перевозок аэропортов, в которые он выполняет полеты с указанием всех предоставляемых видов обслуживания                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  |  |  |  |
| 5.3 | процедуры по организации и выполнению воздушных перевозок, осуществляемых эксплуатантом                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |  |  |  |
| 5.4 | указать обслуживание, которое осуществляется аэропортами в соответствии с договорами, заключенными эксплуатантом.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  |  |  |  |
| 5.5 | основные руководящие документы авиакомпании, регламентирующие политику, процедуры, ограничения по выполнению наземного обслуживания пассажиров, а также – правила, стандарты и технологические процедуры в отношении наземного обслуживания груза                                                                                                                                                                                                                                                                 |  |  |  |  |



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |  |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|     | и почты;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |  |
| 5.6 | структура и функции производственно-диспетчерской службы по контролю за обеспечением и выполнением полетов, оперативному наблюдению, включая минимальные требования к наблюдению и требования к наблюдению, основанные на характеристиках, которая должна иметь каналы связи для оперативного управления полетами ВС;                                      |  |  |  |  |
| 5.7 | организация связи и (или) используемые частоты;                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |  |
| 5.8 | структура и функции производственно-диспетчерской службы по организации, планированию и контролю за обеспечением и выполнением полетов или сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера).                                                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 5.9 | информация и инструкции, касающиеся перевозки специальных грузов, таких как живых животных, скоропортящихся грузов, ценных грузов, человеческих останков, живых органов и крови, имущества авиакомпаний, почты и пр.                                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 6.  | <b>Глава 6. Медицинское обеспечение</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 6.1 | Система поддержания летной годности членов экипажей ВС по медицинским показаниям.                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |  |  |  |
| 6.2 | Меры по охране здоровья членов экипажа ВС.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  |  |  |  |
| 6.3 | Ответственность персонала за соблюдение требований по охране здоровья.                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |  |  |  |
| 6.4 | Правила и указания для членов экипажа относительно прохождения периодического и предполетного медицинского контроля.                                                                                                                                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 6.5 | Политика по предотвращению и выявлению случаев злоупотребления психоактивными веществами членами летного и кабинного экипажей и иным авиационным персоналом.                                                                                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 7.  | <b>Глава 7. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |  |  |  |
| 7.1 | 7.1. При наличии у эксплуатанта своих служб ПАСОП в данном пункте отражаются следующие вопросы:<br>описание службы ПАСОП;<br>организация ПСР;<br>организация связи при проведении ПСР;<br>оснащение расчетов АСК;<br>выполнение АСР.<br>При отсутствии своей службы ПАСОП указывается кем и на основании какого договора осуществляется такое обеспечение. |  |  |  |  |
| 7.2 | Противопожарное обеспечение полетов, где указывается информация о приемлемом уровне защиты, обеспечиваемом аварийно-спасательной и (или) противопожарной службой на аэродроме.                                                                                                                                                                             |  |  |  |  |
| 8.  | <b>Глава 8. Обеспечение горюче-смазочными материалами</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 8.1 | Перечень ГСМ, допущенных к применению на                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| .   | эксплуатируемых в авиакомпании типах ВС и имеющих подтверждающие качество документы                                                                                                              |  |  |  |  |
| 9.  | <b>Глава 9. Организация и порядок сбора, обработки и анализа полетной информации</b>                                                                                                             |  |  |  |  |
| 9.1 | организацию, порядок сбора, обработки и анализа полетной информации в организационной структуре эксплуатанта или указывает, что данный вид обеспечения полетов организован на договорной основе. |  |  |  |  |

Вывод: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку выполнили: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Приложение 2  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

Форма

### Инспекционный контрольный перечень проверки изменения № \_\_\_\_ в РПП

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Элементы проверки изменения<br>(страницы, глава и часть РПП) | Оценка<br>соответствия<br>(+ -) | Примечания |
|----------|--------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------|
| 1.       |                                                              |                                 |            |
| 2.       |                                                              |                                 |            |

Вывод: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку выполнил:

\_\_\_\_\_ (должность, подпись, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.  
(дата)

## Приложение 3

### к Руководству по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов

## Справочная информация заявителю

### 1. Алгоритм проведения процедуры сертификации

| Этапы сертификации                       | Мероприятия                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Примечание                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Этап, предшествующий подаче заявления | 1. Заявитель предоставляет в ДА в произвольной форме следующую информацию: <ul style="list-style-type: none"> <li>• сведения о регистрации юридического лица, физического лица;</li> <li>• банковские реквизиты заявителя;</li> <li>• планируемые условия эксплуатации ВС, место базирования, маршруты и регионы полетов, виды авиационных работ;</li> <li>• заявляемые типы ВС, документы, подтверждающие основания использования типов ВС (владения на праве собственности, оперативного управления, хозяйственного ведения, аренды или иного законного основания);</li> <li>• сведения о руководящем составе заявителя.</li> </ul> 2. Заявитель ознакомливается с нормами законодательства, определяющими процесс сертификации эксплуатанта.           3. Предоставление заявителем уведомления о намерении прохождения процедуры сертификации. | В период <b><u>не более 10 рабочих дней</u></b> с даты получения в ДА информации для ознакомления заявителя с нормами законодательства, определяющими процесс сертификации эксплуатанта. |
|                                          | 4. Приказ ДА о проведении сертификации эксплуатанта, с указанием: председателя комиссии; членов комиссии; должностных лиц для приема экзаменов у должностных лиц эксплуатанта.<br>5. Доведение приказа ДА до председателя, членов сертификационной комиссии и заявителя.<br>6. Тестирование в ДА лиц, ответственных за летную эксплуатацию ВС, тех. обслуживание ВС, УБП, перевозку ОГ по воздуху и АБ.<br>7. Планирование и проведение председателем сертификационной комиссии встречи с заявителем, предшествующей подаче заявления.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Процедура тестирования знаний проводится <b><u>в течение 10 рабочих дней с даты издания приказа.</u></b>                                                                                 |
|                                          | 8. Подготовка заявителем заявления и доказательной документации.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | В срок <b><u>не позднее 60 рабочих дней</u></b> после проведения встречи, предшествующей подаче заявления.                                                                               |
| 2. Этап подачи заявления                 | 1. Подача заявления в ДА, подписанное руководителем организации эксплуатанта и главным бухгалтером.<br>2. Подача эксплуатантом в ДА                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Предварительное рассмотрение ДА и проверка наличия перечня доказательной                                                                                                                 |

|                                                                                  |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                       |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                  | <p>доказательной документации для получения (продления) сертификата эксплуатанта.</p> <p>3. Предварительное рассмотрение ДА и проверка наличия перечня доказательной документации заявителя</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | документации <b><u>в срок не более 6 рабочих дней</u></b>                                                                             |
|                                  | <p>4. Назначение и проведение председателем сертификационной комиссии встречи для информирования заявителя о переходе к этапу оценки документов.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Не определено                                                                                                                         |
| 3. Этап оценки документов        | <p>1. Сертификационная комиссия оценивает представленную заявителем доказательную документацию.</p> <p>2. По результатам оценки доказательной документации председатель сертификационной комиссии делает выводы о:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• качестве представленных материалов;</li> <li>• сроках доработки материалов (при необходимости);</li> <li>• возможности проведения этапа инспекции и демонстрации.</li> </ul>                                                                                                                                                                | Оценка документов проводится в срок <b><u>не более 20 рабочих дней.</u></b>                                                           |
| 4. Этап инспекции и демонстрации | <p>1. Проведение сертификационной проверки, включающей:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• инспекционную проверку организационной структуры и методов управления, производственной базы и наземной эксплуатации, процедур поддержания летной годности;</li> <li>• демонстрацию летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета; демонстрацию процедур аварийной эвакуации из ВС и вынужденной посадки на воду.</li> </ul> <p>2. Демонстрация летной эксплуатации ВС, процедур аварийной эвакуации из ВС и вынужденной посадки на воду.</p> <p>3. Оценка результатов инспектирования</p> | Сертификационная проверка проводится в течение <b><u>не более 15 рабочих дней после оценки документов.</u></b>                        |
| 5. Этап сертификации             | <p>1. Оформление акта сертификационной проверки по результатам этапа инспекции и демонстрации с указанием несоответствий.</p> <p>2. Заявитель письменно подтверждает устранение несоответствий категории "1", повторно обнаруженных несоответствий категории "2".</p> <p>3. Разработка заявителем Плана мероприятий по устранению несоответствий категории "2" и "3" и предоставление его в ДА для согласования.</p> <p>4. Оформление и утверждение комплексного заключения.</p> <p>5. Оформление сертификата эксплуатанта и эксплуатационных спецификаций к нему на заявленные ВС.</p>                     | По результатам этапа инспекции и демонстрации оформляется акт сертификационной проверки в <b><u>срок не более 10 рабочих дней</u></b> |

## 2. График проведения мероприятий в процессе сертификации.

| Этап                                    | Мероприятия                                                                                        | Время проведения                                                                        |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| I этап, предшествующий подаче заявления | Предварительный запрос заявителя, выдача справочной информации заявителю комиссией Департамента по | с ____ по ____ (до 10 рабочих дней с момента получения справочной информации заявителю) |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                  |                                                                                                                            |                                         |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                  | авиации по сертификации                                                                                                    |                                         |
|                                  | Подача уведомления о намерении прохождения процедур сертификации                                                           |                                         |
|                                  | Рассмотрение уведомления о намерении прохождения процедур сертификации                                                     | с ____ по ____ (до 10 рабочих дней)     |
|                                  | Встреча, предшествующая подаче заявления, выдача информационных материалов для оказания помощи заявителю (эксплуатанту ВС) | _____ 20__ г.                           |
|                                  | Подготовка к подаче заявления и доказательной документации заявителем                                                      | с ____ по ____ (до 60 рабочих дней)     |
|                                  | Проведение встречи в рамках подготовки к этапу подачи заявления (при необходимости)                                        | _____ 20__ г.                           |
| II этап подачи заявления         | Предварительное рассмотрение документов на сертификацию                                                                    | с ____ по ____ (до 6 рабочих дней)      |
|                                  | Совещание для подачи заявления                                                                                             | _____ 20__ г.                           |
|                                  | Подача заявления                                                                                                           | _____ 20__ г.                           |
| III этап оценки документации     | Оценка доказательной документации                                                                                          | с ____ по ____ (до 20 рабочих дней)     |
| IV этап инспекции и демонстрации | постановочное совещание                                                                                                    | _____ 20__ г.                           |
|                                  | получение от заявителя изменений и дополнений к доказательной документации                                                 | _____ 20__ г.                           |
|                                  | проведение инспекции и демонстрации                                                                                        | с ____ по ____ (до 15 рабочих дней)     |
|                                  | итоговое совещание                                                                                                         | _____ 20__ г.                           |
| V этап сертификации              | Оформление: отчетов, акта сертификационной проверки                                                                        | с ____ по ____ (до 10 календарных дней) |
|                                  | Комплексное заключение                                                                                                     |                                         |
|                                  | Выдача сертификата эксплуатанта ВС                                                                                         |                                         |
|                                  | Заключительное совещание сертификационной комиссии по подведению итогов                                                    | _____ 20__ г.                           |

3. Перечень авиационных правил и иных руководящих документов, используемых при подготовке заявителя к процессу сертификации:

Авиационные правила по сертификации деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских воздушных судах, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 4 октября 2024 г. № 100;

Авиационные правила по организации и выполнению полетов гражданских воздушных судов, утвержденных постановлением



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 4 октября 2024 г. № 96;

Авиационные правила по сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдаче свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 3 октября 2024 г. № 93;

Авиационные правила по организации регистрации аварийных радиобуев международной спутниковой системы КОСПАС-САРСАТ, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 16 мая 2025 г. № 40;

Авиационные правила по организации и порядку осуществления воздушных перевозок, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 3 октября 2024 г. № 87;

Авиационные правила по организации предоставления аэронавигационной информации в гражданской авиации, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 3 октября 2024 г. № 91;

Авиационные правила «Воздушная перевозка опасных грузов гражданскими воздушными судами», утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 14 декабря 2022 г. № 108;

Авиационные правила по выполнению полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерства обороны от 30 сентября 2024 г. № 86/24;

Авиационные правила по обеспечению безопасности при выполнении полетов в зоны конфликтов, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 1 июля 2024 г. № 53;

Авиационные правила по метеорологическому обеспечению гражданской авиации, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 4 октября 2024 г. № 97;

Авиационные правила по деятельности по поддержанию летной годности гражданских воздушных судов и гражданских беспилотных воздушных судов, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 4 октября 2024 г. № 95;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Авиационные правила «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов в гражданской авиации Республики Беларусь», утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 14 октября 2019 г. № 47;

«Авиационные правила медицинского освидетельствования авиационного персонала гражданской авиации Республики Беларусь», утвержденные постановлением Государственного комитета по авиации Республики Беларусь от 29 марта 2005 г. № 5;

Авиационные правила «Порядок медицинского обеспечения полетов гражданских воздушных судов», утвержденные постановлением Министерства здравоохранения и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24 января 2019 г. № 5/10;

Авиационные правила по сертификации деятельности по обеспечению воздушных перевозок, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 15 июля 2024 г. № 56;

Авиационные правила по порядку осуществления деятельности по техническому обслуживанию гражданских воздушных судов, гражданских беспилотных воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, их составных частей, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 4 октября 2024 г. № 98;

Авиационные правила по организации государственной регистрации гражданских воздушных судов, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 3 октября 2024 г. № 30;

Авиационные правила по организации сбора, обработки и анализа полетной информации в гражданской авиации, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 4 октября 2024 г. № 99;

Авиационные правила «Расследование авиационных происшествий и инцидентов», утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29 мая 2020 г. № 30;

постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 23 ноября 2023 г. № 174 «Об установлении перечней аптек»;

Положение о рабочем времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов в авиационных организациях воздушного транспорта, утвержденное постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29 декабря 2022 г. № 110;

Руководство по процедурам сертификации и контролю за

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

эксплуатантами гражданских воздушных судов, утвержденное приказом Департаментом по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 19 августа 2025 г. № 257;

Руководство по процедурам летной годности гражданских воздушных судов, утвержденное приказом Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26 февраля 2019 г. № 48;

Руководство по контролю за безопасностью полетов в гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденное приказом Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26 декабря 2018 г. № 292;

Руководство по одобрению системы управления безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов Республики Беларусь, введенное в действие приказом Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26 декабря 2018 г. № 298;

Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, утвержденное приказом Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 ноября 2021 г. № 393;

Положение о системе добровольных сообщений по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности в гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденное приказом Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 11 апреля 2017 г. № 91;

Руководство по порядку ведения летно-штабной документации в авиационных организациях гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденное приказом Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 5 января 2026 г. № 1;

Методические рекомендации по содержанию Руководства по производству полетов эксплуатанта, утвержденные приказом Департамента по авиации от 30 декабря 2022 г. № 346 (в редакции приказа Департамента по авиации 24.01.2024 № 24);

Рекомендации по составлению анализов состояния безопасности полетов в гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденные приказом Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 2 сентября 2020 г. № 254.

Примечание: для заявителей, подавших заявление на продление срока действия сертификата эксплуатанта ВС, сроки проведения процедур, связанных с проведением сертификации, при условии



соблюдения эксплуатантом требований безопасности полетов в процессе контроля за его деятельностью, решением председателя сертификационной комиссии могут быть сокращены.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### Приложение 4 к Руководству по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов

### Квалификационные требования к лицам заявителя, указанным в пункте 40 АП № 100

#### 1. Лицо, ответственное за летную эксплуатацию ВС.

Высшее образование по виду профессиональной деятельности по группе специальностей летная эксплуатация ВС.

Наличие действующего свидетельства пилота гражданской авиации, является преимуществом.

Допуск к полетам в качестве командира ВС.

Стаж работы в качестве командира ВС в гражданской авиации не менее пяти лет.

Опыт командно-руководящей или инструкторской работы (желательно).

Знание законодательства и руководящих документов Департамента по авиации в области гражданской авиации.

#### 2. Лицо, ответственное за техническое обслуживание ВС.

Высшее техническое образование по одной из специальностей:

техническая эксплуатация либо конструирование ВС и авиадвигателей;

техническая эксплуатация либо конструирование авиационных приборов и электрооборудования ВС, пилотажно-навигационных комплексов;

техническая эксплуатация, либо конструирование радиоэлектронного оборудования ВС.

Среднее специальное техническое образование (гражданской или государственной авиации) с последующим получением высшего образования в других технических высших учебных заведениях.

Действующее свидетельство инженера гражданской авиации с квалификационными отметками о допуске к самостоятельному техническому обслуживанию эксплуатируемых типов ВС (желательно).

Практический опыт эксплуатации ВС не менее пяти лет, из которых три года в качестве инженера.

Знания национального законодательства и руководящих документов Департамента по авиации вопросам поддержания летной годности ВС.

Всесторонние знания видов и программ технического обслуживания эксплуатируемых типов ВС.



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Знания в области системы управления безопасностью полетов и системы обеспечения качества технического обслуживания.

### 3. Ответственное лицо за обеспечение безопасности полетов.

Высшее образование по виду профессиональной деятельности по группе специальностей эксплуатация ВС или организация движения и обеспечение полетов на воздушном транспорте (организация воздушного движения).

Наличие действующего свидетельства авиационного персонала (пилота, штурмана, бортинженера, инженерно-технического персонала, диспетчера по УВД) является преимуществом.

Стаж работы по специальности в гражданской авиации не менее пяти лет.

Знания национального законодательства и руководящих документов Департамента по авиации в области гражданской авиации.

Опыт командно-руководящей или инструкторской работы (желательно).

Знания в области системы управления безопасностью полетов, системы поддержания летной годности и обеспечения качества технического обслуживания, как составной части поддержания летной годности.

### 4. Ответственное лицо за перевозку опасных грузов воздушным транспортом.

Высшее образование.

Наличие сертификата о прохождении подготовки (переподготовки) по программе подготовки (переподготовки) по правилам перевозки опасных грузов воздушным транспортом для персонала, ответственного за обработку и приемку отправок опасных грузов (функция 7.3).

Знания международных стандартов и национального законодательства в области перевозки опасных грузов по воздуху.

### 5. Ответственное лицо за обеспечение авиационной безопасности эксплуатанта ВС.

Высшее образование.

Наличие сертификата о прохождении соответствующей программы подготовки для руководящего состава в части обеспечения авиационной безопасности эксплуатанта ВС.

Опыт практической работы по выполнению процедур обеспечения авиационной безопасности не менее 3 лет в области:

- авиационной безопасности, либо;
- обеспечения национальной или общественной безопасности, либо;
- в качестве авиационного персонала.

Приложение 5  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Справочный материал для проведения  
 процедуры тестирования лиц заявителя

1. Целью проведения процедуры тестирования является определение соответствия уровня подготовки должностных лиц эксплуатанта ВС перед их назначением на должности, указанные в пункте 40 АП № 100.

2. После получения от заявителя уведомления о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта ВС Департамент по авиации определяет круг должностных лиц структурных подразделений Департамента по авиации, которые будут проводить процедуру тестирования должностных лиц эксплуатанта ВС перед их назначением на должности.

Тестирование проводится в срок не более десяти рабочих дней с момента издания приказа о проведении сертификации.

3. Для проведения процедуры тестирования должностных лиц эксплуатанта ВС перед их назначением на должности используются перечни вопросов, утвержденные Департаментом по авиации.

4. Тестирование проводится с использованием инспекционного контрольного перечня проверки соответствия должностных лиц квалификационным требованиям.

Инспекционный контрольный перечень  
 проверки соответствия должностных лиц квалификационным требованиям

| Наименование эксплуатанта ВС:                                     |                                                                                   | Фамилия, инициалы проверяющих: |     | Область проверки:    |  |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----|----------------------|--|
| Месторасположение:                                                |                                                                                   | Дата (день, месяц, год):       |     |                      |  |
| Цель проверки                                                     |                                                                                   |                                |     |                      |  |
| № п/п                                                             | Аспекты, подлежащие проверке                                                      | Статус соответствия            |     | Подпись проверяющего |  |
|                                                                   |                                                                                   | Да                             | Нет |                      |  |
| Лицо, ответственное за летную эксплуатацию ВС (фамилия, инициалы) |                                                                                   |                                |     |                      |  |
| 1                                                                 | Специальное авиационное образование в области эксплуатации воздушного транспорта. |                                |     |                      |  |
| 2                                                                 | Наличие действующего свидетельства пилота                                         |                                |     |                      |  |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                             |                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|                                                                             | гражданской авиации (желательно).                                                                                                                                                                          |  |  |  |
| 3                                                                           | Стаж работы в качестве командира ВС в гражданской авиации не менее пяти лет.                                                                                                                               |  |  |  |
| 4                                                                           | Допуск на типы ВС, эксплуатируемые эксплуатантом ВС, в качестве командира ВС.                                                                                                                              |  |  |  |
| 5                                                                           | Опыт командно-руководящей или инструкторской работы (желательно).                                                                                                                                          |  |  |  |
| Лицо, ответственное за техническое обслуживание ВС (фамилия, инициалы)      |                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |
| 1                                                                           | Высшее техническое образование по одной из специальностей:                                                                                                                                                 |  |  |  |
|                                                                             | техническая эксплуатация, либо конструирование летательных аппаратов и авиадвигателей;                                                                                                                     |  |  |  |
|                                                                             | техническая эксплуатация, либо конструирование авиационных приборов и электрооборудования летательных аппаратов, пилотажно-навигационных комплексов;                                                       |  |  |  |
|                                                                             | техническая эксплуатация, либо конструирование бортового радиоэлектронного оборудования ВС или иметь;                                                                                                      |  |  |  |
|                                                                             | среднее специальное техническое образование (авиатехническое училище гражданской или государственной авиации) с последующим получением высшего образования в других технических высших учебных заведениях. |  |  |  |
| 2                                                                           | Действующее свидетельство инженера гражданской авиации с квалификационными отметками о допуске к самостоятельному техническому обслуживанию эксплуатируемых типов ВС.                                      |  |  |  |
| 3                                                                           | Практический опыт эксплуатации ВС не менее пяти лет, из которых три года в качестве инженера.                                                                                                              |  |  |  |
| 4                                                                           | Всесторонние знания национального законодательства и руководящих документов Департамента по авиации по вопросам поддержания летной годности ВС.                                                            |  |  |  |
| 5                                                                           | Всесторонние знания видов и программ технического обслуживания эксплуатируемых типов ВС.                                                                                                                   |  |  |  |
| 6                                                                           | Представление (знание) о работе системы контроля качества технического обслуживания.                                                                                                                       |  |  |  |
| Лицо, ответственное за управление безопасностью полетов (фамилия, инициалы) |                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |
| 1                                                                           | Специальное авиационное образование в области эксплуатации воздушного транспорта.                                                                                                                          |  |  |  |
| 2                                                                           | Наличие действующего свидетельства авиационного персонала (пилота, штурмана, бортинженера, диспетчера УВД) является преимуществом.                                                                         |  |  |  |
| 3                                                                           | Стаж работы по специальности в гражданской авиации не менее пяти лет.                                                                                                                                      |  |  |  |
| 4                                                                           | Знания в области системы управления безопасностью полетов, системы поддержания летной годности и обеспечения качества технического обслуживания, как составной части поддержания летной годности.          |  |  |  |
| 5                                                                           | Опыт командно-руководящей или инструкторской работы                                                                                                                                                        |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--|--|
|                                                                                | (желательно).                                                                                                                                                                                                                                                 |                                |  |  |
| Лицо, ответственное за перевозку опасных грузов по воздуху (фамилия, инициалы) |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |  |  |
| 1                                                                              | Высшее образование.                                                                                                                                                                                                                                           |                                |  |  |
| 2                                                                              | Наличие сертификата о прохождении подготовки (переподготовки) по программе подготовки (переподготовки) по правилам перевозки опасных грузов воздушным транспортом для персонала, ответственного за обработку и приемку отправок опасных грузов (функция 7.3). |                                |  |  |
| 3                                                                              | Знания международных стандартов и национального законодательства в области перевозки опасных грузов по воздуху.                                                                                                                                               |                                |  |  |
| Лицо, ответственное за авиационную безопасность (фамилия, инициалы)            |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |  |  |
| 1                                                                              | Высшее образование.                                                                                                                                                                                                                                           |                                |  |  |
| 2                                                                              | Наличие сертификата о прохождении соответствующей программы подготовки для руководящего состава в части обеспечения авиационной безопасности эксплуатанта ВС.                                                                                                 |                                |  |  |
| 3                                                                              | Опыт работы не менее двух лет в области:                                                                                                                                                                                                                      |                                |  |  |
|                                                                                | авиационной безопасности, либо;                                                                                                                                                                                                                               |                                |  |  |
|                                                                                | обеспечения национальной или общественной безопасности, либо;                                                                                                                                                                                                 |                                |  |  |
|                                                                                | в качестве авиационного персонала.                                                                                                                                                                                                                            |                                |  |  |
| Примечания                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |  |  |
| Фамилия, инициалы тестируемого                                                 | Ознакомлен (подпись тестируемого)                                                                                                                                                                                                                             | Фамилия, инициалы проверяющего |  |  |
|                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |  |  |
|                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |  |  |
|                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |  |  |
|                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |  |  |
|                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |  |  |

Приложение 6  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Форма

## План работы сертификационной комиссии

(наименование заявителя)

Основание: приказ Департамента по авиации от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  
 № \_\_\_\_\_

|                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| Этап, предшествующий подаче заявления |  |
| Этап подачи заявления                 |  |
| Этап оценки документации              |  |
| Этап инспекции и демонстрации         |  |
| Этап сертификации                     |  |

Председатель комиссии \_\_\_\_\_  
 (должность, подпись, фамилия, инициалы)

### АЛГОРИТМ РАБОТЫ СЕРТИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ НА ЭТАПЕ, ПРЕДШЕСТВУЮЩЕМ ПОДАЧЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата: \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. Инспектор: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Процедуры прохождения этапа,<br>предшествующего подаче заявления                                                                                                                                                                        | Ответственный | Дата | Примечания |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------|------------|
| 1.       | Запрос заявителя.                                                                                                                                                                                                                       |               |      |            |
| 2.       | Предварительные переговоры комиссии по<br>сертификации Департамента по авиации с<br>заявителем.<br>Информирование заявителя, вручение<br>Справочной информации заявителю.                                                               |               |      |            |
| 3.       | Предоставление уведомления о намерении<br>прохождения процедур сертификации в<br>Департамент по авиации.                                                                                                                                |               |      |            |
| 4.       | Резолюция директора Департамента по<br>авиации.                                                                                                                                                                                         |               |      |            |
| 5.       | Определение приказом председателя<br>сертификационной комиссии и ее состава,<br>круга должностных лиц структурных<br>подразделений Департамента по авиации,<br>которые будут проводить процедуры<br>тестирования знаний должностных лиц |               |      |            |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                        |                                                                                                                                    |         |  |  |
|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--|--|
|                                        | заявителя (эксплуатанта ВС).                                                                                                       |         |  |  |
| 6.                                     | Тестирование должностных лиц заявителя (эксплуатанта ВС).                                                                          |         |  |  |
| 7.                                     | Оценка экономического состояния заявителя (эксплуатанта ВС).                                                                       |         |  |  |
| 8.                                     | Составление плана работы сертификационной комиссии.                                                                                |         |  |  |
| 9.                                     | Подготовка к встрече с заявителем (эксплуатантом ВС).                                                                              |         |  |  |
| 10.                                    | Проведение встречи, предшествующей подаче заявления с заявителем (эксплуатантом ВС).                                               |         |  |  |
| 11.                                    | Вручение заявителю инспекционных контрольных перечней                                                                              |         |  |  |
| 12.                                    | Оформление инспекционных контрольных перечней проведения встречи, предшествующей подаче заявления с заявителем (эксплуатантом ВС). |         |  |  |
| 13.                                    | Подготовка заявителем заявления и документов на сертификацию                                                                       |         |  |  |
| 14.                                    | Обратная связь с заявителем при необходимости                                                                                      |         |  |  |
| Председатель сертификационной комиссии |                                                                                                                                    | Подпись |  |  |

## АЛГОРИТМ РАБОТЫ КОМИССИИ НА ЭТАПЕ ПОДАЧИ ЗАЯВЛЕНИЯ

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата: \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. Инспектор: \_\_\_\_\_

| № п/п | Процедуры прохождения этапа подачи заявления                                                                                                    | Ответственный | Дата | Подпись |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------|---------|
| 1.    | Получение заявления, документов на сертификацию.                                                                                                |               |      |         |
| 2.    | Проведение предварительного рассмотрения представленной документации.                                                                           |               |      |         |
| 3.    | Доведение информации заявителю о совещании с указанием даты, времени, месте проведения, участниках совещания.                                   |               |      |         |
| 4.    | Подготовка и проведение совещания по итогам предварительного рассмотрения заявления и документации.                                             |               |      |         |
| 5.    | Информирование заявителя о приемлемости заявления и документации, завершении этапа либо необходимости предоставления дополнительной информации. |               |      |         |
| 6.    | Подтверждение принятия заявления, уточнение сроков в графика мероприятий процесса сертификации.                                                 |               |      |         |
| 7.    | Завершение этапа. Оформление                                                                                                                    |               |      |         |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|  |                                                             |  |  |  |
|--|-------------------------------------------------------------|--|--|--|
|  | соответствующих инспекционных<br>контрольных перечней этапа |  |  |  |
|--|-------------------------------------------------------------|--|--|--|

## АЛГОРИТМ РАБОТЫ КОМИССИИ НА ЭТАПЕ ОЦЕНКИ ДОКУМЕНТАЦИИ

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата: \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. Инспектор: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Процедуры прохождения этапа подачи заявления                                                                                       | Ответственный | Дата | Подпись |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------|---------|
| 1.       | Совещание сертификационной комиссии.                                                                                               |               |      |         |
| 2.       | Распределение документации для проверки.                                                                                           |               |      |         |
| 3.       | Обзор взаимодействия совместной проверки                                                                                           |               |      |         |
| 4.       | Взаимодействие председателя и членов<br>сертификационной комиссии                                                                  |               |      |         |
| 5.       | Обзор процедуры обратной связи с заявителем                                                                                        |               |      |         |
| 6.       | Определение даты окончания проверки<br>документации                                                                                |               |      |         |
| 7.       | Обзор процедуры заполнения инспекционных<br>контрольных перечней                                                                   |               |      |         |
| 8.       | Предоставление заполненных инспекционных<br>контрольных перечней председателю<br>сертификационной комиссии.                        |               |      |         |
| 9.       | Совещание членов комиссии для определения<br>статуса оценки документации и завершения 3<br>этапа в целом                           |               |      |         |
| 10.      | Одобрение решения о завершении 3 этапа                                                                                             |               |      |         |
| 11.      | Уведомление заявителя о статусе оценки<br>документации и 3 этапа в целом                                                           |               |      |         |
| 12.      | Завершение этапа. Заполнить инспекционный<br>контрольный перечень этапа оценки заявления и<br>доказательной документации заявления |               |      |         |

## АЛГОРИТМ РАБОТЫ КОМИССИИ НА ЭТАПЕ ИНСПЕКЦИИ И ДЕМОНСТРАЦИИ

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата: \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. Инспектор: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Процедуры прохождения этапа инспекции и<br>демонстрации                                                                                 | Ответственный | Дата | Подпись |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------|---------|
| 1.       | Постановочное совещание сертификационной<br>комиссии и представителей заявителя.                                                        |               |      |         |
| 2.       | Получение от заявителя изменений и дополнений<br>к доказательной документации, ознакомление с<br>ними членов сертификационной комиссии. |               |      |         |
| 3.       | Проведение сертификационной проверки согласно<br>инспекционным контрольным перечням                                                     |               |      |         |
| 4.       | Проведение демонстрации летной эксплуатации                                                                                             |               |      |         |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|    |                                                                                                                  |  |  |  |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|    | ВС (при необходимости).                                                                                          |  |  |  |
| 5. | Проведение демонстрации процедур аварийной эвакуации из ВС и вынужденной посадки на воду ВС (при необходимости). |  |  |  |
| 6. | Проведение рабочих совещаний по мере возникновения организационных и методических вопросов.                      |  |  |  |
| 7. | Проведение процедуры заполнения инспекционных контрольных перечней.                                              |  |  |  |
| 8. | Совещание членов комиссии для определения статуса оценки документации и завершения 4-го этапа в целом.           |  |  |  |
| 9. | Итоговое совещание сертификационной комиссии и представителей заявителя.                                         |  |  |  |

## АЛГОРИТМ РАБОТЫ КОМИССИИ НА ЭТАПЕ СЕРТИФИКАЦИИ

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата: \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. Инспектор: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Процедуры прохождения этапа сертификации                                                   | Ответственный | Дата | Подпись |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------|---------|
| 1.       | Оформление акта сертификационной проверки и направление его заявителю.                     |               |      |         |
| 2.       | Оформление комплексного заключения по результатам сертификации.                            |               |      |         |
| 3.       | Рассмотрение плана устранения несоответствий категории 2 и 3, предоставленного заявителем. |               |      |         |
| 4.       | Участие в заседании комиссии по сертификации Департамента по авиации.                      |               |      |         |
| 5.       | Подготовка сертификата эксплуатанта и эксплуатационных спецификаций к нему.                |               |      |         |
| 6.       | Выдача сертификата эксплуатанта и эксплуатационных спецификаций к нему.                    |               |      |         |
| 7.       | Заключительное совещание сертификационной комиссии по подведению итогов                    |               |      |         |

Приложение 7  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Инспекционный контрольный перечень  
 оценки экономического состояния заявителя

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Направление проверки: Экономическое состояние заявителя.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п                                                                           | Проверяемый элемент,<br>функция                                                                                                                                                         | Ссылка на<br>руководящие<br>документы | Подтверждение<br>(ссылка на<br>документы<br>заявителя) | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия<br>по перечню |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|---------------------------------------|
|                                                                                    |                                                                                                                                                                                         |                                       |                                                        | Да                     | Нет | Неприменимо |                                       |
| 1                                                                                  | 2                                                                                                                                                                                       | 3                                     | 4                                                      | 5                      | 6   | 7           | 8                                     |
| 1. Процедура сертификации для получения сертификата эксплуатанта ВС                |                                                                                                                                                                                         |                                       |                                                        |                        |     |             |                                       |
| 1.1.                                                                               | Выписка из<br>банковского счета о<br>наличии денежных<br>средств.                                                                                                                       | АП № 100<br>п. 616                    |                                                        |                        |     |             |                                       |
| 1.2.                                                                               | Бизнес-план, (план<br>хозяйственной<br>деятельности).                                                                                                                                   | АП № 100<br>п. 616                    |                                                        |                        |     |             |                                       |
| 1.3.                                                                               | Копии страховых<br>полисов и договоров<br>страхования.                                                                                                                                  | АП № 100<br>п. 616                    |                                                        |                        |     |             |                                       |
| 2. Процедура сертификации для продления срока действия сертификата эксплуатанта ВС |                                                                                                                                                                                         |                                       |                                                        |                        |     |             |                                       |
| 2.1.                                                                               | Информация об<br>отсутствии<br>задолженности перед<br>республиканскими и<br>местными бюджетами,<br>бюджетами<br>государственных<br>внебюджетных фондов,<br>выплате заработной<br>платы. | АП № 100<br>п. 617                    |                                                        |                        |     |             |                                       |
| 2.2.                                                                               | Информация о<br>просроченной                                                                                                                                                            | АП № 100<br>п. 617                    |                                                        |                        |     |             |                                       |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                         |                    |  |  |  |  |  |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--|--|--|--|--|
|      | задолженности по кредитным договорам, заключенным с банками, ОАО «Банк развития Республики Беларусь» и другими финансовыми институтами.                                 |                    |  |  |  |  |  |
| 2.3. | Копия финансовой отчетности (бухгалтерский баланс, отчет о прибылях и убытках, отчет о состоянии расчетов) за предыдущий годовой отчетный период (для эксплуатанта ВС). | АП № 100<br>п. 617 |  |  |  |  |  |
| 2.4. | Копия аудиторского заключения к бухгалтерской отчетности за предыдущий годовой отчетный период                                                                          | АП № 100<br>п. 617 |  |  |  |  |  |
| 2.5. | Копии страховых полисов и договоров страхования                                                                                                                         | АП № 100<br>п. 617 |  |  |  |  |  |

Сведения, указанные в колонке № 4, подтверждаю \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя эксплуатанта ВС, заявителя)

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Приложение 8  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Инспекционные контрольные перечни проведения встречи,  
 предшествующей подаче заявления

Инспекционный контрольный перечень  
 проведения встречи, предшествующей подаче заявления  
 (для инспекторов управления производства полетов)

Заявитель: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Аспекты, необходимые для информирования заявителя                                                                                                              | Статус<br>соответствия |     |             | Примечание |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------|
|          |                                                                                                                                                                | Да                     | Нет | Неприменимо |            |
| 1.       | Порядок предварительной оценки заявителя                                                                                                                       |                        |     |             |            |
| 2.       | Алгоритм пяти фаз сертификации                                                                                                                                 |                        |     |             |            |
| 3.       | Форма и содержание заявления в Департамент по авиации                                                                                                          |                        |     |             |            |
| 4.       | Процедура проверки учредительных документов и документации, необходимых для летной и технической эксплуатации ВС заявителя                                     |                        |     |             |            |
| 5.       | Минимальный обязательный перечень подразделений и служб в организационной структуре заявителя.                                                                 |                        |     |             |            |
| 6.       | Перечень основных документов, необходимых для осуществления летной деятельности и обеспечения безопасности полетов и документы системы по безопасности полетов |                        |     |             |            |
| 7.       | Плорядок предоставления сведений о руководящем составе, а также лицах, руководящих работой подразделений и служб, входящих в минимально обязательный перечень. |                        |     |             |            |
| 8.       | Перечень документов эксплуатанта ВС, входящих в систему документации по безопасности полетов                                                                   |                        |     |             |            |
| 9.       | Процедура оценки договора аренды (субаренды) ВС                                                                                                                |                        |     |             |            |
| 10.      | Процедура утверждения РПП                                                                                                                                      |                        |     |             |            |
| 11.      | Процедура оценки СУБП эксплуатанта ВС – первоначальная приемлемость СУБП                                                                                       |                        |     |             |            |
| 12.      | Процедура согласования программы авиационной безопасности                                                                                                      |                        |     |             |            |
| 13.      | Процедура утверждения руководства кабинного экипажа                                                                                                            |                        |     |             |            |
| 14.      | Процедура мониторинга учебных программ                                                                                                                         |                        |     |             |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                       |                                                                                                                       |                          |  |                          |  |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--|--------------------------|--|
|                                                                       | эксплуатанта ВС                                                                                                       |                          |  |                          |  |
| 15.                                                                   | Процедура проверки подготовки членов летного экипажа                                                                  |                          |  |                          |  |
| 16.                                                                   | Процедура проверки подготовки cabinного экипажа                                                                       |                          |  |                          |  |
| 17.                                                                   | Процедура проверки подготовки сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера)                                |                          |  |                          |  |
| 18.                                                                   | Процедура проведения демонстрации аварийной эвакуации из ВС                                                           |                          |  |                          |  |
| 19.                                                                   | Процедура проведения демонстрации вынужденной посадки ВС на воду                                                      |                          |  |                          |  |
| 20.                                                                   | Процедура проведения демонстрации летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полетов ВС                       |                          |  |                          |  |
| 21.                                                                   | Порядок предоставления запросов для получения специальных разрешений                                                  |                          |  |                          |  |
| 22.                                                                   | Классификация несоответствий по трехуровневой системе                                                                 |                          |  |                          |  |
| 23.                                                                   | Порядок оформления отчета об устранении выявленных несоответствий                                                     |                          |  |                          |  |
| 24.                                                                   | Информация о Программе контроля за обеспечением безопасности полетов                                                  |                          |  |                          |  |
| 25.                                                                   | Порядок проведения инспекционной проверки базовых объектов (включая представительства эксплуатанта ВС за рубежом)     |                          |  |                          |  |
| 26.                                                                   | Порядок проведения инспекционной проверки на перроне                                                                  |                          |  |                          |  |
| 27.                                                                   | Порядок проведения инспекционной проверки на маршруте                                                                 |                          |  |                          |  |
| 28.                                                                   | Порядок проведения инспекционной проверки пассажирских или грузовых кабин и работы бортпроводников или бортоператоров |                          |  |                          |  |
| 29.                                                                   | Порядок проведения инспекционной проверки на аэродромах временного базирования, в том числе за рубежом                |                          |  |                          |  |
| 30.                                                                   | Порядок проверки записей об управлении утомляемостью членов экипажа                                                   |                          |  |                          |  |
| 31.                                                                   | Порядок проверки записей о подготовке и квалификации персонала эксплуатанта ВС                                        |                          |  |                          |  |
| Дата проведения с заявителем встречи, предшествующей подаче заявления |                                                                                                                       | Инспектор<br><br>Подпись |  | Заявитель<br><br>Подпись |  |

**Инспекционный контрольный перечень  
проведения встречи, предшествующей подаче заявления  
(для инспекторов управления летной годности)**

Заявитель: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Аспекты, необходимые для информирования заявителя                                                                                                                             | Статус<br>соответствия |     |             | Примечание |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------|
|          |                                                                                                                                                                               | Да                     | Нет | Неприменимо |            |
| 1.       | Порядок заключения договора на техническое обслуживание ВС в случае выполнения технического обслуживания сторонней организацией.                                              |                        |     |             |            |
| 2.       | Процедура проверки ВС в аспекте летной годности в соответствии с положениями MEL.                                                                                             |                        |     |             |            |
| 3.       | Процедура оценки РРТО                                                                                                                                                         |                        |     |             |            |
| 4.       | Контроль ревизий и распространения РРТО (содержит процедуры ревизии, перечень действующих страниц и свидетельства о распространении ревизий заинтересованным лицам заявителя) |                        |     |             |            |
| 5.       | Ключевая роль и ответственность за поддержание летной годности ВС.                                                                                                            |                        |     |             |            |
| 6.       | Процедура оценки Программы технического обслуживания.                                                                                                                         |                        |     |             |            |
| 7.       | Порядок оценки и ревизии политики, программ и процедур заявителя.                                                                                                             |                        |     |             |            |
| 8.       | Процедура контроля за дефектами и их устранение.                                                                                                                              |                        |     |             |            |
| 9.       | Порядок планирования технического обслуживания и осуществления контроля над ними                                                                                              |                        |     |             |            |
| 10.      | Оформление записи о проведенном техническом обслуживании.                                                                                                                     |                        |     |             |            |
| 11.      | Порядок организации технического обслуживания (включает описание административной организации обслуживания, включая ревизию положений организации).                           |                        |     |             |            |
| 12.      | Процедуры производства технического обслуживания и их периодичность для ВС, двигателей, воздушных винтов и компонентов.                                                       |                        |     |             |            |
| 13.      | Процедуры отклонения от выполнения задач технического обслуживания.                                                                                                           |                        |     |             |            |
| 14.      | Порядок оценки программы надежности эксплуатанта ВС.                                                                                                                          |                        |     |             |            |
| 15.      | Порядок ревизии и совершенствования программы технического обслуживания.                                                                                                      |                        |     |             |            |
| 16.      | Информация об утвержденной организации по техническому обслуживанию.                                                                                                          |                        |     |             |            |
| 17.      | Информация о MEL, MMEL и CDL.                                                                                                                                                 |                        |     |             |            |
| 18.      | Порядок допуска эксплуатанта ВС к полетам: RVSM,                                                                                                                              |                        |     |             |            |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|     | PBN, EDTO, CAT II, III и др. в рамках поддержания летной годности                                                                                                                                                      |  |  |  |  |
| 19. | Порядок использования EFB.                                                                                                                                                                                             |  |  |  |  |
| 20. | Сведения о технических процедурах для контроля за конфигурацией ВС.                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 21. | Порядок оценки Программ подготовки для технического персонала, соответствующая политика.                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 22. | Требования к общей штатной структуре эксплуатанта ВС (организации по техническому обслуживанию).                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 23. | Требования к охране труда (человеческий фактор) при выполнении технического обслуживания ВС.                                                                                                                           |  |  |  |  |
| 24. | Требования к противопожарной безопасности при выполнении технического обслуживания ВС.                                                                                                                                 |  |  |  |  |
| 25. | Порядок учета и контроля сроков действия свидетельств инженерно-технического персонала.                                                                                                                                |  |  |  |  |
| 26. | Требования к квалификации инженерно-технического персонала, прохождение КПК и их первоначальная и периодическая подготовка.                                                                                            |  |  |  |  |
| 27. | Процедура признания Департаментом по авиации свидетельств, выданных другими государствами.                                                                                                                             |  |  |  |  |
| 28. | Перечень действующей эксплуатационно-технической документации по выполнению технического обслуживания на соответствующие типы ВС.                                                                                      |  |  |  |  |
| 29. | Порядок утверждения программы (Регламента) по техническому обслуживанию ВС, своевременность их ревизии или сверки с эталонным экземпляром, разработчика типа ВС, пооперационные ведомости на техническое обслуживание. |  |  |  |  |
| 30. | Порядок оценки ресурсной документации по типам ВС, действующих эксплуатационных и доработочных бюллетеней, директив летной годности и сервисных писем и другой документации по вопросам поддержания летной годности.   |  |  |  |  |
| 31. | Наличие специального доступа к сайтам разработчиков по типам ВС.                                                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 32. | Информация о состоянии и ведении эксплуатационной документации, порядок ее хранения.                                                                                                                                   |  |  |  |  |
| 33. | Информация о конкретных формах и видах технического обслуживания для каждого типа ВС. Порядок оценки правильности планирования технического обслуживания ВС.                                                           |  |  |  |  |
| 34. | Порядок выдачи и регистрация заданий на выполнение технического обслуживания ВС, их прием и документальное оформление.                                                                                                 |  |  |  |  |
| 35. | Порядок учета наработки, ресурсов и сроков службы ВС, двигателей, изделий и агрегатов с ограниченными ресурсами.                                                                                                       |  |  |  |  |
| 36. | Порядок оценки состояния заключенных договоров, на оказание услуг, с другими сертифицированными или признанными Департаментом по авиации организациями                                                                 |  |  |  |  |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  |  |  |  |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|     | по техническому обслуживанию ВС с последующим их утверждением.                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 37. | Порядок оценки выполненных работ и документального оформления по продлению, установлению ресурса, и (или) срока службы ВС.                                                                                                                                                      |  |  |  |  |
| 38. | Процедуры документального оформления по выполнению модификаций ВС, бюллетеней и директив летной годности.                                                                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 39. | Порядок приема-передача ВС с незаконченными работами по техническому обслуживанию ВС.                                                                                                                                                                                           |  |  |  |  |
| 40. | Требования к метрологическому обеспечению технического обслуживания ВС (манометры, индикаторы, тензометры, тарированный и мерительный инструмент, различные приспособления). Наличие утвержденного Перечня метрологического оборудования и графика его поверки.                 |  |  |  |  |
| 41. | Требования к наличию и состоянию производственных помещений по функциональному назначению, техническим характеристикам и площадям (В соответствии с РРТО или по заключенным договорам).                                                                                         |  |  |  |  |
| 42. | Информация о перечне используемых для различных типов ВС (форм технического обслуживания) средств контроля, инструмента и приспособлений. Периодичность прохождения плановых проверок и проверок.                                                                               |  |  |  |  |
| 43. | Требования к наличию и состоянию документации на оборудование.                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 44. | Требования к условиям содержания средств контроля, их размещению.                                                                                                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 45. | Обеспеченность инженерно-технического персонала средствами наземного обеспечения специального применения и общего пользования. Состояние и их маркировка.                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 46. | Требования к наличию и состоянию технологической документации на выполнение специальных видов работ и оформление документации (замена шин колес шасси, тормозных устройств, ультразвуковая очистка фильтроэлементов систем ВС, проверка изделий высотной системы на ВС и т.д.). |  |  |  |  |
| 47. | Требования к наличию и состоянию складских помещений по функциональному назначению.                                                                                                                                                                                             |  |  |  |  |
| 48. | Порядок ведения реестра оборудования.                                                                                                                                                                                                                                           |  |  |  |  |
| 49. | Требования к системе входного контроля компонентов, материалов и изделий для установления их соответствия данным заказа, наличия сопроводительной документации.                                                                                                                 |  |  |  |  |
| 50. | Процедуры исключения доступа посторонних лиц.                                                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |  |
| 51. | Процедуры разделения исправных и не исправных агрегатов, комплектующих изделий и оборудования.                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 52. | Сведения о системе маркировки агрегатов, оборудования                                                                                                                                                                                                                           |  |  |  |  |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                       |                                                                                                                                                                |                          |  |                          |  |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--|--------------------------|--|
|                                                                       | и комплектующих изделий.                                                                                                                                       |                          |  |                          |  |
| 53.                                                                   | Меры по предупреждению от повреждений, пыли, грязи и атмосферных осадков хранимого технического имущества.                                                     |                          |  |                          |  |
| 54.                                                                   | Требования к наличию, состоянию, обслуживанию и работе оборудования лаборатории и контрольно-проверочной аппаратуры.                                           |                          |  |                          |  |
| 55.                                                                   | Информация о перечне регламентирующих документов по хранению.                                                                                                  |                          |  |                          |  |
| 56.                                                                   | Процедура организации работы и контроля за использованием средств сбора полетной информации. Требования к состоянию расшифровки носителей полетной информации. |                          |  |                          |  |
| 57.                                                                   | Требования к наличию и состоянию технологической документации на выполнение контрольно-проверочных работ оборудования ВС.                                      |                          |  |                          |  |
| Дата проведения с заявителем встречи, предшествующей подаче заявления |                                                                                                                                                                | Инспектор<br><br>Подпись |  | Заявитель<br><br>Подпись |  |

**Инспекционный контрольный перечень  
проведения встречи, предшествующей подаче заявления  
(для инспекторов управления по сертификации персонала)**

Заявитель: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п                                                       | Аспекты, необходимые для информирования заявителя                                                                    | Статус<br>соответствия |     |             | Примечание |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------|
|                                                                |                                                                                                                      | Да                     | Нет | Неприменимо |            |
| Организация подготовки авиационного персонала эксплуатанта ВС: |                                                                                                                      |                        |     |             |            |
| 1.                                                             | Требования о наличии договоров на подготовку в утвержденной учебной организации Республики Беларусь.                 |                        |     |             |            |
| 2.                                                             | Требования к наличию собственной учебной базы (наличие сертификата и лицензии на подготовку авиационного персонала). |                        |     |             |            |
| 3.                                                             | Требования к наличию утвержденных программ, план-графиков подготовки и проверки авиационного персонала.              |                        |     |             |            |
| Сведения по авиационному персоналу эксплуатанта ВС:            |                                                                                                                      |                        |     |             |            |
| 4.                                                             | Требования к летным делам авиационного персонала.                                                                    |                        |     |             |            |
| 5.                                                             | Требования к оформлению летных книжек авиационного персонала                                                         |                        |     |             |            |

|                                                                                                            |                                                                                                                                |                                                                                                    |  |           |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-----------|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |           |  |
| 6.                                                                                                         | Требования к оформлению свидетельств авиационного персонала                                                                    |                                                                                                    |  |           |  |
| Члены летного экипажа:                                                                                     |                                                                                                                                |                                                                                                    |  |           |  |
| 7.                                                                                                         | Требования к программам подготовки по типам ВС.                                                                                |                                                                                                    |  |           |  |
| 8.                                                                                                         | Требования к программе переподготовки на другие типы ВС.                                                                       |                                                                                                    |  |           |  |
| 9.                                                                                                         | Требования к программам специальной подготовки, такие как RVSM, PBN, EDTO, CRM и др.                                           |                                                                                                    |  |           |  |
| 10.                                                                                                        | Требования к прохождению КПК по специальности и выдерживанию сроков.                                                           |                                                                                                    |  |           |  |
| 11.                                                                                                        | Требования к прохождению тренажерной подготовки.                                                                               |                                                                                                    |  |           |  |
| 12.                                                                                                        | Требования к периодичности прохождения квалификационной проверки                                                               |                                                                                                    |  |           |  |
| 13.                                                                                                        | Требования к наличию действующей отметки, уровня знаний английского языка по шкале ICAO                                        |                                                                                                    |  |           |  |
| 14.                                                                                                        | Требования к наличию допуска к ведению радиотелефонной связи на английском языке                                               |                                                                                                    |  |           |  |
| 15.                                                                                                        | Требования к наличию допуска к выполнению международных полетов.                                                               |                                                                                                    |  |           |  |
| Организация и проведение технической учебы с летными и кабинными членами экипажей:                         |                                                                                                                                |                                                                                                    |  |           |  |
| 16.                                                                                                        | Информация о наличии планов профессиональной учебы (к работе в осенне-зимний и весенне-летний периоды, текущая).               |                                                                                                    |  |           |  |
| 17.                                                                                                        | Информация о наличии приказа эксплуатанта ВС о назначении преподавателей для проведения профессиональной учебы.                |                                                                                                    |  |           |  |
| 18.                                                                                                        | Информация о наличии конспектов учебной и нормативной документации для подготовки.                                             |                                                                                                    |  |           |  |
| 19.                                                                                                        | Информация о наличии утвержденной тематики технической учебы.                                                                  |                                                                                                    |  |           |  |
| 20.                                                                                                        | Требования к журналу учета профессиональной (технической) подготовки персонала.                                                |                                                                                                    |  |           |  |
| 21.                                                                                                        | Порядок организации системы доведения учебных материалов до отсутствующих на занятиях.                                         |                                                                                                    |  |           |  |
| Организация и планирование тренажерной подготовки:                                                         |                                                                                                                                |                                                                                                    |  |           |  |
| 22.                                                                                                        | Требования к наличию договоров с утвержденными учебными организациями о прохождении тренажерной подготовки.                    |                                                                                                    |  |           |  |
| 23.                                                                                                        | Требования к прохождению тренажерной подготовки.                                                                               |                                                                                                    |  |           |  |
| 24.                                                                                                        | Порядок учета прохождения тренажерной подготовки.                                                                              |                                                                                                    |  |           |  |
| 25.                                                                                                        | Требования к программам (методике) проведения тренажерной подготовки и прохождению тренажа в кабине ВС членами экипажа.        |                                                                                                    |  |           |  |
| 26.                                                                                                        | Требования к прохождению тренировки на тренажере по отработке аварийных процедур.                                              |                                                                                                    |  |           |  |
| 27.                                                                                                        | Процедуры выполнения тренировок с летным составом, допущенным к выполнению заходов на посадку по I, II и III категориями ICAO. |                                                                                                    |  |           |  |
| Дата проведения с заявителем                                                                               |                                                                                                                                | Инспектор                                                                                          |  | Заявитель |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                             |         |         |
|---------------------------------------------|---------|---------|
| встречи, предшествующей<br>подаче заявления | Подпись | Подпись |
|---------------------------------------------|---------|---------|

Приложение 9  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

Перечень вопросов оценки соответствия  
заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Направление проверки: \_\_\_\_\_

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция | Ссылка на<br>руководящие<br>документы | Подтверждение<br>(ссылка на документы<br>заявителя) |
|----------|------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 1        | 2                            | 3                                     | 4                                                   |
|          |                              |                                       |                                                     |
|          |                              |                                       |                                                     |
|          |                              |                                       |                                                     |

Сведения, указанные в колонке № 4, подтверждаю \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

Приложение 10  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Инспекционный контрольный перечень  
 предварительного рассмотрения и оценки заявления, документов  
 на сертификацию

Заявитель: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Наименование                                                                                                                                                                                                                            | Статус<br>соответствия |     | Дата<br>исполнения |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|--------------------|
|          |                                                                                                                                                                                                                                         | да                     | нет |                    |
| 1.       | Заявление:                                                                                                                                                                                                                              |                        |     |                    |
|          | полное и сокращенное наименование заявителя;                                                                                                                                                                                            |                        |     |                    |
|          | почтовый адрес;                                                                                                                                                                                                                         |                        |     |                    |
|          | аэропорт (аэродром) базирования;                                                                                                                                                                                                        |                        |     |                    |
| 2.       | заявленные виды воздушных перевозок и (или) авиационных работ, наличие соответствующих запросов.                                                                                                                                        |                        |     |                    |
|          | Доказательная документация заявления эксплуатанта ВС:                                                                                                                                                                                   |                        |     |                    |
|          | сведения о финансовом состоянии (выписка из банковского счета о наличии денежных средств);                                                                                                                                              |                        |     |                    |
|          | бизнес-план (прогноз, план хозяйственной деятельности) организации;                                                                                                                                                                     |                        |     |                    |
|          | копии страховых полисов и договоров страхования, заключенных в соответствии с законодательством;                                                                                                                                        |                        |     |                    |
|          | РПП;                                                                                                                                                                                                                                    |                        |     |                    |
|          | РРТО;                                                                                                                                                                                                                                   |                        |     |                    |
|          | руководство по системе управления безопасностью полетов;                                                                                                                                                                                |                        |     |                    |
|          | сведения о ВС, летном составе, инженерно-техническом персонале, руководящем составе, об обеспечении полетов с приложением копий договоров на базирование, техническое обслуживание и необходимые виды обеспечения полетов, страховании; |                        |     |                    |
|          | схема раскраски ВС и ее текстовое описание;                                                                                                                                                                                             |                        |     |                    |
|          | документ об уплате государственной пошлины.                                                                                                                                                                                             |                        |     |                    |
| 3.       | Доказательная документация:                                                                                                                                                                                                             |                        |     |                    |
|          | информацию о запрашиваемых эксплуатационных спецификациях и о том, как будут выполняться условия эксплуатационных спецификаций;                                                                                                         |                        |     |                    |
|          | график мероприятий в процессе сертификации, содержащий список соответствующих событий и сроков;                                                                                                                                         |                        |     |                    |
|          | аэродромы, маршруты и районы планируемых полетов. Перечень планируемых пунктов назначения и запасных аэродромов для регулярных полетов, районов полетов для нерегулярных полетов и (или) авиационных работ;                             |                        |     |                    |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|  |                                                                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|  | документы о приобретении или аренде ВС, контракты                                                                                                                                                                                                 |  |  |  |
|  | сведения по организации подготовки и аттестации авиационного персонала, а также требуемых и имеющихся для этого средств и оборудования, о программах первоначальной и периодической подготовок с указанием сроков начала и завершения подготовки. |  |  |  |

Примечания:

Фамилии, инициалы, подпись членов сертификационной комиссии, проводивших проверку

Принятие (отклонение) заявления.

Председатель сертификационной комиссии

\_\_\_\_\_

Заявитель

\_\_\_\_\_



Приложение 11  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Инспекционный контрольный перечень оценки документов  
 на сертификацию

Заявитель: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п                                 | Наименование                                                                             | Статус<br>соответстви<br>я |     | Дата<br>исполнен<br>ия |  |
|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----|------------------------|--|
|                                          |                                                                                          | да                         | нет |                        |  |
| Оценка подготовки авиационного персонала |                                                                                          |                            |     |                        |  |
| 1.                                       | Подготовка членов экипажа ВС:                                                            |                            |     |                        |  |
|                                          | первоначальная подготовка                                                                |                            |     |                        |  |
|                                          | периодическая подготовка                                                                 |                            |     |                        |  |
|                                          | переучивание на тип ВС                                                                   |                            |     |                        |  |
|                                          | КПК по специальности                                                                     |                            |     |                        |  |
|                                          | КПК по авиационной безопасности                                                          |                            |     |                        |  |
|                                          | подготовка по опасным грузам                                                             |                            |     |                        |  |
|                                          | человеческий фактор                                                                      |                            |     |                        |  |
|                                          | КПК инструктора                                                                          |                            |     |                        |  |
| 2.                                       | Подготовка членов кабинного экипажа:                                                     |                            |     |                        |  |
|                                          | первичная подготовка                                                                     |                            |     |                        |  |
|                                          | периодическая подготовка                                                                 |                            |     |                        |  |
|                                          | КПК по специальности                                                                     |                            |     |                        |  |
|                                          | человеческий фактор                                                                      |                            |     |                        |  |
|                                          | подготовка по опасным грузам                                                             |                            |     |                        |  |
|                                          | КПК по авиационной безопасности                                                          |                            |     |                        |  |
| 3.                                       | Обучение сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров):                      |                            |     |                        |  |
|                                          | первичная подготовка                                                                     |                            |     |                        |  |
|                                          | периодическая подготовка                                                                 |                            |     |                        |  |
|                                          | соблюдение сроков выполнения квалификационного полета                                    |                            |     |                        |  |
| 4.                                       | Подготовка инженерно-технического персонала                                              |                            |     |                        |  |
|                                          | первичная подготовка                                                                     |                            |     |                        |  |
|                                          | переучивание на тип ВС                                                                   |                            |     |                        |  |
|                                          | КПК по специальности                                                                     |                            |     |                        |  |
|                                          | КПК по авиационной безопасности                                                          |                            |     |                        |  |
|                                          | подготовка по опасным грузам                                                             |                            |     |                        |  |
| Оценка квалификации руководящего состава |                                                                                          |                            |     |                        |  |
| 1.                                       | Руководитель летной службы                                                               |                            |     |                        |  |
| 2.                                       | Руководитель ИАС                                                                         |                            |     |                        |  |
| 3.                                       | Руководитель службы безопасности полетов или ответственное лицо по безопасности полетов. |                            |     |                        |  |
| 4.                                       | Специалист по перевозке опасных грузов по воздуху.                                       |                            |     |                        |  |
| 5.                                       | Руководитель службы авиационной безопасности или                                         |                            |     |                        |  |

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                         |                                                                                                               |  |  |  |  |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|                                         | ответственное лицо за обеспечение службы авиационной безопасности.                                            |  |  |  |  |
| Оценка руководств, инструкций, программ |                                                                                                               |  |  |  |  |
| 1.                                      | РПП:                                                                                                          |  |  |  |  |
|                                         | утверждение                                                                                                   |  |  |  |  |
|                                         | содержание                                                                                                    |  |  |  |  |
|                                         | система внесения дополнений и ревизий                                                                         |  |  |  |  |
| 2.                                      | Руководство по эксплуатации ВС                                                                                |  |  |  |  |
| 3.                                      | Руководство (инструкция) по организации перевозки опасных грузов по воздуху.                                  |  |  |  |  |
| 4.                                      | Инструкция по опознанию опасных грузов                                                                        |  |  |  |  |
| 5.                                      | Руководство по загрузке и центровке ВС                                                                        |  |  |  |  |
| 6.                                      | Чек-лист предполетной проверки (осмотра) ВС                                                                   |  |  |  |  |
| 7.                                      | Схемы с указанием контрольных мест предполетной проверки (осмотра) ВС                                         |  |  |  |  |
| 8.                                      | Программа авиационной безопасности                                                                            |  |  |  |  |
| 9.                                      | Руководство по EFB                                                                                            |  |  |  |  |
| 10.                                     | Руководства (инструкции) по видам полетов и (или) авиационных работ                                           |  |  |  |  |
| 11.                                     | Карта с инструкцией по мерам безопасности для пассажиров                                                      |  |  |  |  |
| 12.                                     | Руководство по наземному обслуживанию                                                                         |  |  |  |  |
| 13.                                     | Руководство по контролю массы и веса                                                                          |  |  |  |  |
| 14.                                     | Инструкция по взаимодействию и технология работы экипажа                                                      |  |  |  |  |
| 15.                                     | MEL                                                                                                           |  |  |  |  |
| 16.                                     | CDL                                                                                                           |  |  |  |  |
| 17.                                     | Данные аэропортов и маршрутные справочные данные                                                              |  |  |  |  |
| 18.                                     | Программы подготовки авиационного персонала                                                                   |  |  |  |  |
| 19.                                     | Договоры на техническое обслуживание                                                                          |  |  |  |  |
| 20.                                     | Договоры на наземное обслуживание                                                                             |  |  |  |  |
| 21.                                     | Договоры на обучение авиационного персонала                                                                   |  |  |  |  |
| 22.                                     | Договоры по видам обеспечения полетов                                                                         |  |  |  |  |
| 23.                                     | Руководство кабинного экипажа                                                                                 |  |  |  |  |
| 24.                                     | RPTO                                                                                                          |  |  |  |  |
| 25.                                     | Программа технического обслуживания ВС                                                                        |  |  |  |  |
| 26.                                     | Руководство по СУБП.                                                                                          |  |  |  |  |
| 27.                                     | Порядок обучения и квалификация авиационного персонала для заявленных видов полетов и (или) авиационных работ |  |  |  |  |
| 28.                                     | Аренда ВС (если применимо)                                                                                    |  |  |  |  |
| 29.                                     | Примечания:                                                                                                   |  |  |  |  |
|                                         |                                                                                                               |  |  |  |  |
|                                         | Фамилия, инициалы, подпись членов сертификационной комиссии, проводивших оценку                               |  |  |  |  |
|                                         | Фамилия, инициалы, подпись председателя сертификационной комиссии                                             |  |  |  |  |
|                                         | Фамилия, инициалы, подпись заявителя                                                                          |  |  |  |  |

Приложение 12  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Список лиц, присутствующих на совещании

Заявитель: \_\_\_\_\_

Цель совещания (постановочное или итоговое): \_\_\_\_\_

Место проведения: \_\_\_\_\_

Дата: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Фамилия, инициалы | Должность | Личная подпись |
|----------|-------------------|-----------|----------------|
| 1.       |                   |           |                |
| 2.       |                   |           |                |
| 3.       |                   |           |                |
| 4.       |                   |           |                |
| 5.       |                   |           |                |
| 6.       |                   |           |                |
| 7.       |                   |           |                |
| 8.       |                   |           |                |
| 9.       |                   |           |                |
| 10.      |                   |           |                |
| 11.      |                   |           |                |
| 12.      |                   |           |                |
| 13.      |                   |           |                |
| 14.      |                   |           |                |
| 15.      |                   |           |                |
| 16.      |                   |           |                |
| 17.      |                   |           |                |
| 18.      |                   |           |                |
| 19.      |                   |           |                |
| 20.      |                   |           |                |

Председатель сертификационной комиссии: \_\_\_\_\_

Приложение 13  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Инспекционные контрольные перечни проверки заявителя  
 на соответствие сертификационным требованиям

Инспекционный контрольный перечень № 1  
 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации  
от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. № \_\_\_\_

Направление проверки: Организация и управление производством.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент,<br>функция                                                                              | Ссылка на<br>руководящие<br>документы | Подтверждение<br>(ссылка на<br>документы<br>заявителя) | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия<br>по<br>Перечню |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------------------------------------|
|          |                                                                                                              |                                       |                                                        | Да                     | Нет | Неприменимо |                                          |
| 1        | 2                                                                                                            | 3                                     | 4                                                      | 5                      | 6   | 7           | 8                                        |
| 1.       | Общие вопросы.                                                                                               |                                       |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.1.     | Наличие документов, определяющих правовой статус организации:                                                | АП № 100<br>п. 561 п. 568             |                                                        |                        |     |             |                                          |
|          | свидетельство о государственной регистрации;                                                                 |                                       |                                                        |                        |     |             |                                          |
|          | устав эксплуатанта ВС (юридического лица);                                                                   |                                       |                                                        |                        |     |             |                                          |
|          | учредительный договор (для юридических лиц, действующих на основании юридического договора);                 |                                       |                                                        |                        |     |             |                                          |
|          | документы о приобретении (об аренде) ВС или иные документы о предварительной договоренности или о намерении; |                                       |                                                        |                        |     |             |                                          |
|          | сертификат эксплуатанта ВС и эксплуатационные спецификации;                                                  |                                       |                                                        |                        |     |             |                                          |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|           |                                                                                                                                    |                                                             |  |  |  |  |  |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|           | сертификат(ы) летной<br>годности ВС;<br>наличие утвержденного<br>РПП.<br>наличие утвержденного<br>РРТО.                            |                                                             |  |  |  |  |  |
| 1.2.      | Наличие зарегистрированного товарного знака (при наличии).                                                                         |                                                             |  |  |  |  |  |
| 1.3.      | Страхование:<br>ВС;<br>экипажей;<br>пассажиров;<br>груза, почты;<br>ответственности перед<br>третьими лицами.                      | Указ Пр. РБ<br>№ 530 от<br>25.08.2006;<br>АП № 100<br>п. 33 |  |  |  |  |  |
| 1.4.      | Выписка из банковского счета о наличии денежных средств (наличие)                                                                  | АП № 100 п. 568                                             |  |  |  |  |  |
| 1.5.      | Документ об уплате государственной пошлины (наличие)                                                                               | АП № 100 п. 568                                             |  |  |  |  |  |
| 1.6.      | Наличие и актуальность контрольных экземпляров нормативных правовых актов, регулирующих деятельность в области гражданской авиации | Рук. № 292 п. 6.2                                           |  |  |  |  |  |
| 1.7.      | Выполнение плана мероприятий по устранению несоответствий по категории «2», «3» предыдущей сертификации                            | АП № 100 п. 602                                             |  |  |  |  |  |
| 1.8.      | Устранение несоответствий, выявленных при инспектировании эксплуатанта ВС в процессе контроля за его деятельностью.                | АП № 100 п. 624, п. 639                                     |  |  |  |  |  |
| 1.9.      | Ответственный за подготовку эксплуатанта ВС к сертификации и инспекции. (Приказ о назначении)                                      | АП № 100 п.554                                              |  |  |  |  |  |
| <b>2.</b> | <b>Организационная структура заявителя, подразделения и службы</b>                                                                 |                                                             |  |  |  |  |  |



|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                            |                                                                       |  |  |  |  |  |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| 2.1. | Летная служба:                                                                             | АП № 100<br>п. 23, п. 39                                              |  |  |  |  |  |
|      | положение о службе;                                                                        |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | приказ о назначении;                                                                       |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | квалификация<br>руководителя службы;                                                       |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | должностные инструкции;                                                                    |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | наличие персонала,<br>достаточного для<br>организации, выполнения<br>и обеспечения полетов |                                                                       |  |  |  |  |  |
| 2.2. | ИАС:                                                                                       | АП № 100<br>п. 23, п. 39                                              |  |  |  |  |  |
|      | положение о службе;                                                                        |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | приказ о назначении;                                                                       |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | квалификация<br>руководителя службы;                                                       |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | должностные инструкции;                                                                    |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | наличие персонала,<br>достаточного для<br>организации, выполнения<br>и обеспечения полетов |                                                                       |  |  |  |  |  |
| 2.3. | Служба навигационного<br>(штурманского)<br>обеспечения<br>(ответственное лицо):            | АП № 100<br>п. 23, п. 39                                              |  |  |  |  |  |
|      | положение о службе;                                                                        |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | приказ о назначении;                                                                       |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | квалификация<br>руководителя службы или<br>ответственного лица;                            |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | должностные инструкции;                                                                    |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      |                                                                                            |                                                                       |  |  |  |  |  |
| 2.4. | Служба БП<br>(ответственное лицо):                                                         | АП № 100<br>п. 23, п. 39<br><br>Рук. № 298<br>п. 93, п. 94,<br>п. 96. |  |  |  |  |  |
|      | положение о службе;                                                                        |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | приказ о назначении;                                                                       |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | квалификация<br>руководителя службы или<br>ответственного лица;                            |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | должностные инструкции;                                                                    |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | наличие персонала,<br>достаточного для<br>организации и<br>обеспечения полетов             |                                                                       |  |  |  |  |  |
| 2.5. | Служба АБ<br>(ответственное лицо):                                                         | АП № 100<br>п. 23, п. 39                                              |  |  |  |  |  |
|      | положение о службе;                                                                        |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | приказ о назначении;                                                                       |                                                                       |  |  |  |  |  |
|      | квалификация<br>руководителя службы или<br>ответственного лица;                            |                                                                       |  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                          |  |  |  |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--|--|--|
|      | должностные инструкции;<br>наличие персонала,<br>достаточного для<br>организации и<br>обеспечения полетов                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                          |  |  |  |
| 2.6. | Служба бортипроводников<br>(если применимо):<br>положение о службе;<br>приказ о назначении;<br>квалификация<br>руководителя службы;<br>должностные инструкции;                                                                                                                                                                                                                                                                                       | АП № 100<br>п. 23, п. 39 |  |  |  |
| 2.7. | Служба организации<br>воздушных перевозок и<br>(или) авиационных работ<br>или соответствующим<br>образом подготовленное<br>лицо, ответственное за<br>организацию воздушных<br>перевозок и (или)<br>авиационных работ:<br>положение о службе;<br>приказ о назначении;<br>квалификация<br>руководителя службы или<br>ответственного лица;<br>должностные инструкции;<br>наличие персонала,<br>достаточного для<br>организации и<br>обеспечения полетов | АП № 100<br>п. 23, п. 39 |  |  |  |
| 2.8. | Производственно-<br>диспетчерская служба по<br>организации,<br>планированию и<br>контролю за<br>обеспечением и<br>выполнением полетов или<br>сотрудник по<br>обеспечению полетов<br>(полетного диспетчера)<br>(для авиакомпаний,<br>выполняющих грузовые и<br>пассажирские воздушные<br>перевозки);<br>положение о службе;<br>приказ о назначении;<br>квалификация<br>руководителя службы,<br>или сотрудника по                                      | АП № 100<br>п. 23, п. 39 |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                        |  |  |  |  |  |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|        | обеспечению полетов (полетного диспетчера);<br>должностные инструкции;<br>наличие персонала, достаточного для организации и обеспечения полетов.                                                                                                               |                                                                        |  |  |  |  |  |
| 2.9.   | Подразделение по охране труда (ответственное лицо):<br>положение о подразделении (при наличии);<br>приказ о назначении руководителя (ответственного лица);<br>должностные инструкции;<br>наличие персонала, достаточного для организации и обеспечения полетов | АП № 100<br>п. 23, п. 39;<br>Пост..Мин.труда<br>№ 175 от<br>28.11.2008 |  |  |  |  |  |
| 2.9.1  | Наличие и качество документов, инструкций по ОТ и ТБ;<br>Форма и ведение журналов по ОТ и ТБ;<br>Список, наличие удостоверений у руководителей и специалистов, которые должны проходить проверку знаний по вопросам охраны труда;                              | пост.Мин.труда<br>№ 175<br>от 28.11.2008                               |  |  |  |  |  |
| 2.9.2. | Своевременность проведения инструктажей по ОТ и ТБ и правильность их оформления.                                                                                                                                                                               |                                                                        |  |  |  |  |  |
| 3.     | Делопроизводство.                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                        |  |  |  |  |  |
| 3.1.   | Дело эксплуатанта ВС. Ответственные за ведение и хранение дела (Приказ о назначении).                                                                                                                                                                          | АП № 100<br>п. 573                                                     |  |  |  |  |  |
| 3.2.   | Внесение изменений и дополнений в Дело эксплуатанта ВС, экземпляр ДА.                                                                                                                                                                                          | АП № 100<br>п. 573                                                     |  |  |  |  |  |
| 3.3.   | Внесение изменений и дополнений в доказательную                                                                                                                                                                                                                | АП № 100<br>п. 573                                                     |  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                              |                                                      |  |  |  |  |  |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|      | документацию, экземпляр<br>ДА.                                                                               |                                                      |  |  |  |  |  |
| 3.4. | Утвержденная инструкция<br>по делопроизводству.                                                              | пост. Мин.Юст.<br>РБ № 4<br>19.01.2009 п. 4,<br>п. 5 |  |  |  |  |  |
| 3.5. | Ответственные за ведение<br>делопроизводства<br>(Приказ о назначении).<br>Наличие должностной<br>инструкции. | пост. Мин.Юст.<br>РБ № 4<br>19.01.2009<br>п. 7       |  |  |  |  |  |
| 3.6. | Утвержденная<br>номенклатура дел,<br>ее соответствие<br>организационной<br>структуре эксплуатанта            | пост. Мин.Юст.<br>РБ № 4<br>19.01.2009<br>гл. 11     |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

## Инспекционный контрольный перечень № 2 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации  
от «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Направление проверки: Производственная база.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент,<br>функция | Ссылка на<br>руководящие<br>документы | Подтверждение<br>(ссылка на<br>документ<br>заявителя) | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия<br>по<br>Перечню |
|----------|---------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------------------------------------|
|          |                                 |                                       |                                                       | Да                     | Нет | Неприменимо |                                          |
| 1        | 2                               | 3                                     | 4                                                     | 5                      | 6   | 7           | 8                                        |

|                                                                                                            |                                                                                             |                                                                                                    |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                             | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |  |
| 1.                                                                                                         | Помещение<br>руководящего<br>персонала.                                                     | АП № 100<br>п. 41, п. 581;<br>Рук. № 257<br>п. 113                                                 |  |  |  |  |
| 2.                                                                                                         | Помещение           летней<br>службы.                                                       | АП № 100<br>п. 41, п. 581;<br>Рук. № 257<br>п. 113                                                 |  |  |  |  |
| 3.                                                                                                         | Летно-методический<br>класс,           оснащенный<br>учебно-методическими<br>пособиями.     | АП № 96<br>п. 116;<br>АП № 100<br>п. 41, п. 581.                                                   |  |  |  |  |
| 4.                                                                                                         | Комната   предполетной<br>подготовки экипажей                                               | АП № 96<br>п. 625, п. 626.                                                                         |  |  |  |  |
| 5.                                                                                                         | Помещение   службы<br>аэронавигационной<br>информации.                                      | АП № 100<br>п. 41, п. 581.                                                                         |  |  |  |  |
| 6.                                                                                                         | Помещение<br>оперативного<br>управления и контроля<br>выполнения полетов ВС.                |                                                                                                    |  |  |  |  |
| 7.                                                                                                         | Помещение   инспекции<br>по           безопасности<br>полетов.                              | АП № 100<br>п. 41, п. 581;<br>Рук. № 257<br>п. 113                                                 |  |  |  |  |
| 8.                                                                                                         | Помещение   службы<br>авиационной<br>безопасности           (если<br>применимо).            | АП № 100<br>(ОЗП/ВЛП)<br>гл.13 п.175;<br>АП № 100<br>п. 41, п. 581;<br>Рук. № 257<br>п. 113.       |  |  |  |  |
| 9.                                                                                                         | Помещение           для<br>предполетного досмотра<br>(если применимо).                      | Постановление.<br>МТ и К №4/54                                                                     |  |  |  |  |
| 10.                                                                                                        | Помещение           для<br>организации перевозок и<br>(или)           авиационных<br>работ. | АП № 100<br>(озп/влп)<br>гл. 10 п. 123;<br>АП № 100<br>п. 41, п. 581;<br>Рук. № 257<br>п. 113.     |  |  |  |  |
| 11.                                                                                                        | Помещение   службы<br>бортпроводников<br>(если применимо).                                  | АП № 100<br>п. 41, п. 581;<br>Рук. № 257<br>п. 113.                                                |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
 (должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_  
 (должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

### Инспекционный контрольный перечень № 3 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации  
 от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. № \_\_\_\_

Направление проверки: Состояние безопасности полетов.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент,<br>функция                                                                      | Ссылка на<br>руководящие<br>документы  | Подтверждение<br>(ссылка на<br>документ<br>заявителя) | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия<br>по Перечню |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|---------------------------------------|
|          |                                                                                                      |                                        |                                                       | Да                     | Нет | Неприменимо |                                       |
| 1        | 2                                                                                                    | 3                                      | 4                                                     | 5                      | 6   | 7           | 8                                     |
| 1.       | Наличие, полнота главы в РПП «Управление БП и предотвращения авиационных происшествий и инцидентов». | Гл.1 Мет. реком. по подгот. РПП № 346  |                                                       |                        |     |             |                                       |
| 2.       | Планы работы инспекции (ответственного лица)                                                         | Рук. № 292 п.5.2.2, п. 5.2.3, п. 5.2.4 |                                                       |                        |     |             |                                       |
|          | годовые утверждение эксп.                                                                            |                                        |                                                       |                        |     |             |                                       |
|          | согласование с ДА                                                                                    |                                        |                                                       |                        |     |             |                                       |
|          | квартальные                                                                                          |                                        |                                                       |                        |     |             |                                       |
| 2.1      | Анализ состояния БП и ОЛР:                                                                           | Рук. № 292 п. 5.2.13; Пр. № 254 п. 9   |                                                       |                        |     |             |                                       |
|          | годовые                                                                                              |                                        |                                                       |                        |     |             |                                       |
|          | полугодовые                                                                                          |                                        |                                                       |                        |     |             |                                       |
| 3.       | Номенклатура дел по БП:                                                                              | Рук. № 292 п.5.2.14 Приложение 7       |                                                       |                        |     |             |                                       |
|          | Планы основных мероприятий по БП организации.                                                        |                                        |                                                       |                        |     |             |                                       |
|          | Приказы и указания: Минтранса                                                                        |                                        |                                                       |                        |     |             |                                       |



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                         |  |  |  |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--|--|--|
|    | <p>Департамента по авиации авиационной организации.</p> <p>Копия:<br/>инспекторских предписаний, отчета о выполнении инспекторских предписаний</p> <p>Ежеквартальные отчеты (информация) о работе инспекции (ответственного лица).</p> <p>Отчеты по материалам расследования авиационных событий.</p> <p>Журнал учета авиационных событий, наличие и ведение.</p> <p>Журнал отстранения от работы (полетов).</p> |                                         |  |  |  |
| 4. | Наличие системы доведения информации по БП.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Рук. № 298 п. 58, п. 60                 |  |  |  |
| 5. | Авиационные события за отчетный период:<br>классификация,<br>количество,<br>выполнение рекомендаций.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Рук. № 292 п. 5.2.6, п. 5.2.8, п. 5.2.9 |  |  |  |
| 6. | Наличие специальной инструкции, определяющей порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при АП.                                                                                                                                                                                                                                                                                  | РРАП № 393 п. 5.1.5, п. 5.1.6           |  |  |  |
| 7. | Наличие приказа о реализации профилактических мероприятий по БП.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Рук. № 292 п. 5.2.13; Пр. № 254 п. 10   |  |  |  |
| 8. | Учет выполнения мероприятий:<br>комиссий по расследованию АП и АИ;<br>предписаний Департамента по авиации.                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Рук. № 292 п. 5.2.12, п.6.2.            |  |  |  |

Приложение: перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

|                                                                                                         |                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Департамент по авиации | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

Проверку провел:

(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен:

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

### Инспекционный контрольный перечень № 4 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. №\_\_\_

Направление проверки: Внедрение СУБП.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                                                         | Ссылка на<br>руководящие<br>документы | Подтверждение<br>(ссылка на<br>документ<br>заявителя) | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия<br>по<br>Перечню |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------------------------------------|
|          |                                                                                                                                                      |                                       |                                                       | Да                     | Нет | Неприменимо |                                          |
| 1        | 2                                                                                                                                                    | 3                                     | 4                                                     | 5                      | 6   | 7           | 8                                        |
| 1.       | Обязательства и ответственность руководства.                                                                                                         |                                       |                                                       |                        |     |             |                                          |
| 1.1.     | Наличие документально оформленного заявления о политике в области обеспечения БЗП.                                                                   | Рук. № 298 п. 7, п. 11                |                                                       |                        |     |             |                                          |
| 1.2.     | Наличие руководителя, отвечающего за БП, который несет персональную ответственность за внедрение и поддержание функционирования СУБП.                | Рук. № 298 п.12, п. 15                |                                                       |                        |     |             |                                          |
| 1.3.     | Наличие периодической ревизии политики обеспечения БП руководством организации.                                                                      | Рук. № 298 п. 11, п. 81               |                                                       |                        |     |             |                                          |
| 1.4.     | Наличие подтверждения доведения политики в области обеспечения БП до всего персонала и информирования его об индивидуальных обязанностях в отношении | Рук. № 298 п. 11                      |                                                       |                        |     |             |                                          |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                           |                                                          |  |  |  |  |  |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|      | БП.                                                                                                                       |                                                          |  |  |  |  |  |
| 2.   | Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.                                                      |                                                          |  |  |  |  |  |
| 2.1. | Наличие документально оформленного скоординированного аварийного плана эксплуатанта ВС.                                   | Рук. № 298<br>п.16;<br>АП № 47<br>п. 3.1.4;<br>п. 3.1.20 |  |  |  |  |  |
| 2.2. | Наличие плана проведения занятий и тренировок в рамках Плана мероприятий на случай аварийной ситуации.                    | Рук. № 298<br>п.16;<br>АП № 47<br>прил. 15               |  |  |  |  |  |
| 2.3. | Наличие процедуры пересмотра аварийного плана эксплуатанта ВС в рамках пересмотра системы документации по СУБП            | Рук. № 298<br>п. 73 (абз. 9),<br>п. 74                   |  |  |  |  |  |
| 3.   | Документация СУБП.                                                                                                        |                                                          |  |  |  |  |  |
| 3.1. | Наличие утвержденного плана внедрения СУБП.                                                                               | Рук. № 298<br>п.18                                       |  |  |  |  |  |
| 3.2. | Наличие процедуры периодического пересмотра Руководства по СУБП и документации по СУБП для подтверждения их актуальности. | Рук. № 298<br>п. 18, п. 81                               |  |  |  |  |  |
| 4.   | Управление рисками для безопасности полетов.                                                                              |                                                          |  |  |  |  |  |
| 4.1. | Наличие процедуры регистрации выявленных опасных факторов в организации.                                                  | Рук. № 298<br>п. 23                                      |  |  |  |  |  |
| 4.2. | Разработка мероприятий для снижения уровня риска, вызванного опасными факторами.                                          | Рук. № 298<br>п. 23                                      |  |  |  |  |  |
| 4.3. | Наличие алгоритма проведения анализа опасных факторов.                                                                    | Рук. № 298<br>п. 26                                      |  |  |  |  |  |
| 4.4. | Наличие реестра опасных факторов в организации и отчетов об оценке рисков                                                 | Рук. № 298<br>п. 2.2.1.                                  |  |  |  |  |  |
| 4.5. | Наличие плана проведение внутренних аудитов (оценки) СУБП.                                                                | Рук. № 298<br>п. 2.2.2.                                  |  |  |  |  |  |
| 5.   | Популяризация вопросов БП.                                                                                                |                                                          |  |  |  |  |  |
| 5.1. | Специальная подготовка руководящего состава по СУБП.                                                                      | Рук. № 298<br>п. 49                                      |  |  |  |  |  |
| 5.2. | Наличие программы                                                                                                         | Рук. № 298                                               |  |  |  |  |  |

|                                                                                                         |                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Департамент по авиации | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|    |                                                                                                          |                                                                  |  |  |  |  |  |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|    | подготовки и обучение персонала организации в области СУБП.                                              | п. 48                                                            |  |  |  |  |  |
| 6. | Руководство по СУБП, структура, соответствие виду деятельности.                                          | Рук. № 298<br>Гл.4.                                              |  |  |  |  |  |
| 7. | Наличие и организация работы системы добровольных сообщений (СДС) в авиационной организации.<br>Наличие: | Рук. № 298<br>п. 24<br>Приказ ДА<br>№ 91<br>п.3.2.4,<br>п.3.3.2. |  |  |  |  |  |
|    | бланков СДС;                                                                                             |                                                                  |  |  |  |  |  |
|    | ящиков для сообщений.                                                                                    |                                                                  |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

### Инспекционный контрольный перечень № 5 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Направление проверки: Организация летной работы.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| № п/п | Проверяемый элемент, функция                                           | Ссылка на руководящие документы | Подтверждение (ссылка на документы заявителя) | Статус соответствия |     |             | Номер несоответствия по Перечню |
|-------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------|-----|-------------|---------------------------------|
|       |                                                                        |                                 |                                               | да                  | нет | Неприменимо |                                 |
| 1     | 2                                                                      | 3                               | 4                                             | 5                   | 6   | 7           | 8                               |
| 1.    | Документы, регламентирующие организацию и выполнение полетов           |                                 |                                               |                     |     |             |                                 |
| 1.1.  | Наличие утвержденного РПП и его соответствие установленным требованиям | АП № 100<br>п. 11,43,46         |                                               |                     |     |             |                                 |

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                                               |                                           |  |  |  |  |  |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|      | Своевременность и качество вносимых в РПП изменений и дополнений                                                                                                                              |                                           |  |  |  |  |  |
| 1.2. | Наличие сверенных экземпляров типовой эксплуатационной документации (РЛЭ ВС)                                                                                                                  | АП № 100 (ОЗП/ВЛП) п. 48                  |  |  |  |  |  |
| 2.   | Планирование летной работы                                                                                                                                                                    |                                           |  |  |  |  |  |
| 2.1. | Наличие и качество плана основных мероприятий летной службы на год. Организация и проведение:                                                                                                 | АП № 96 п. 32, 33, 37                     |  |  |  |  |  |
|      | инструктивно-методических совещаний КЛС по подготовке летной службы к работе в ВЛП (ОЗП);                                                                                                     |                                           |  |  |  |  |  |
|      | методических совещаний КЛС, инспекторского и летно-инструкторского состава по вопросам совершенствования организации летной работы и по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов; |                                           |  |  |  |  |  |
|      | конференций по особенностям управления ВС в ожидаемых условиях и особых ситуациях;                                                                                                            |                                           |  |  |  |  |  |
|      | мероприятия по развитию учебно-методической базы и повышение эффективности ее использования в системе проф. подготовки летного состава.                                                       |                                           |  |  |  |  |  |
| 2.2. | Наличие и качество плана работы летной службы на месяц.                                                                                                                                       | АП № 96 п. 32, 35, 40                     |  |  |  |  |  |
| 2.3. | Наличие и качество плана работы летного подразделения на год и месяц.                                                                                                                         | АП № 96 п. 37, 38                         |  |  |  |  |  |
| 2.4. | Наличие и ведение утвержденного план-графика подготовки, тренировки и проверки летного состава на год. (Очередные летные проверки, тренажерная подготовка, прохождение КПК, ВЛЭК и др.).      | АП № 96 п.34,37,39<br>Рук. № 292 пп.7.3.2 |  |  |  |  |  |
| 2.5. | Наличие и ведение графиков работы членов экипажа на месяц:                                                                                                                                    | АП № 96 пп.41<br>Рук. № 292 п.п.7.3.2     |  |  |  |  |  |
|      | планирование и учет                                                                                                                                                                           |                                           |  |  |  |  |  |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                           |  |  |  |  |  |  |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
|      | <p>служебного полетного времени;</p> <p>обеспечение периодами отдыха достаточной продолжительности;</p> <p>хранение сведений о служебном полетном, полетном времени, времени отдыха. (15 месяцев);</p> <p>планирование отпусков и выдерживание сроков по графику отпусков л/с.</p> | <p>Пост МТиК № 110 п.11</p>                               |  |  |  |  |  |  |
| 3.   | Полетная документация.                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                           |  |  |  |  |  |  |
| 3.1. | Наличие в РПП утвержденных форм полетной документации (задание на полет, задание на тренировку, документация по выполнению авиационных работ, центровочный график, акт летной проверки и др.                                                                                       | <p>Рук. № 292 п.п.7.3.3. Методич. по содерж. РПП №346</p> |  |  |  |  |  |  |
| 3.2. | Правильность заполнения полетной и перевозочной документации.                                                                                                                                                                                                                      |                                                           |  |  |  |  |  |  |
| 3.3. | Достоверность информации о запасе топлива, загрузке, взлетной массе, центровке.                                                                                                                                                                                                    | <p>АП № 100 п.188,189, 221</p> <p>АП № 96 п. 558, 561</p> |  |  |  |  |  |  |
| 3.4. | Соблюдение требований к рабочему времени и времени отдыха членов экипажа ВС в задании на полет.                                                                                                                                                                                    | <p>Пост МТиК № 110 п.6, 43</p>                            |  |  |  |  |  |  |
| 4.   | Профессиональная подготовка летного состава.                                                                                                                                                                                                                                       |                                                           |  |  |  |  |  |  |
| 4.1. | Организация подготовки летного состава эксплуатанта (наличие собственной учебной базы, договор на подготовку авиаперсонала с сертифицированным учебным центром).                                                                                                                   | <p>АП № 96 п.44</p>                                       |  |  |  |  |  |  |
| 4.2. | Периодическая подготовка, соблюдение сроков прохождения:                                                                                                                                                                                                                           | <p>АП № 96 пункты 45.1 – 45.10</p>                        |  |  |  |  |  |  |
|      | по специальности;                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                           |  |  |  |  |  |  |
|      | по английскому языку;                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                           |  |  |  |  |  |  |
|      | по авиационной безопасности;                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                           |  |  |  |  |  |  |
|      | по перевозке опасных грузов;                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                           |  |  |  |  |  |  |
|      | по CRM;                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                           |  |  |  |  |  |  |
|      | по аварийным процедурам и АСО.                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                           |  |  |  |  |  |  |



|                                                                                                            |                                                                                                                                   |                                                                                                    |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                   | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |  |
| 4.3.                                                                                                       | Первоначальная подготовка и периодическая подготовка инструкторского состава                                                      | АП № 96<br>пп. 45.1                                                                                |  |  |  |  |
| 4.4.                                                                                                       | Подготовка к самостоятельной работе по программе ввода в строй. (Изучение и освоение порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС. | АП № 96<br>пп.44.1-44.7                                                                            |  |  |  |  |
| 4.5.                                                                                                       | Наличие согласованной с ИАС тематики теоретической подготовки.                                                                    | АП № 96<br>пп.44.8.4                                                                               |  |  |  |  |
| 4.6.                                                                                                       | Наличие утвержденных конспектов по дисциплинам.                                                                                   | АП № 96<br>пп.44.8.5                                                                               |  |  |  |  |
| 4.7.                                                                                                       | Наличие утвержденной формы журнала учета профессиональной подготовки.                                                             | АП № 96<br>пп.44.8.6                                                                               |  |  |  |  |
| 4.8.                                                                                                       | Контроль проводимых занятий и учет их посещаемости:<br>теоретических знаний;                                                      | АП № 96<br>пп.44.8.6                                                                               |  |  |  |  |
|                                                                                                            | практических занятий на А/Т по использованию аварийно-спасательного оборудования.                                                 | АП № 96<br>пп.44.8.8                                                                               |  |  |  |  |
| 4.9.                                                                                                       | Организация изучения материалов профессиональной подготовки с отсутствующими на занятиях и последующим контролем изучения.        | АП № 96<br>пп.44.8.7                                                                               |  |  |  |  |
| 4.10.                                                                                                      | Тестирование знаний с помощью специализирован. компьютерных программ (при наличии).                                               | АП № 96<br>пп. 44.8.2                                                                              |  |  |  |  |
| 4.11.                                                                                                      | Учет выдачи и выполнения индивидуальных заданий.                                                                                  | АП № 96<br>пп. 44.8.3                                                                              |  |  |  |  |
| 4.12.                                                                                                      | Своевременность изучения руководящих документов:                                                                                  |                                                                                                    |  |  |  |  |
|                                                                                                            | информации по БП;                                                                                                                 | АП № 100                                                                                           |  |  |  |  |
|                                                                                                            | изменений в руководстве по эксплуатации ВС;                                                                                       | п.44.                                                                                              |  |  |  |  |
|                                                                                                            | документы ИКАО, МАК и РБ.                                                                                                         | АП № 96<br>п. 125, 126<br>пп.44.8                                                                  |  |  |  |  |
| 4.13.                                                                                                      | Наличие, порядок прохождения утвержденных программ подготовки летного состава и учет их прохождения в задании на тренировку.      | АП № 96<br>пп.44.1,<br>44.3, 44.4.                                                                 |  |  |  |  |
| 4.14.                                                                                                      | Тренировка и проверка на тренажере:                                                                                               |                                                                                                    |  |  |  |  |
|                                                                                                            | наличие программы, утвержденной специально уполномоченным органом в области ГА;                                                   | АП № 96<br>пп.47.1                                                                                 |  |  |  |  |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                                                    |                                                                                                  |  |  |  |  |  |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|       | регулярность, объем и учет тренажерной подготовки;                                                                                 | АП № 96<br>пп.47.2-47.5                                                                          |  |  |  |  |  |
|       | отработка на тренажере аварийных процедур.                                                                                         | Рук. № 292<br>п. 7.3.6<br>АП №100<br>п.73,132                                                    |  |  |  |  |  |
| 4.15. | Наличие в РПП методики проведения тренажа в кабине ВС (при отсутствии тренажера).                                                  | Рук. № 292<br>пп. 7.3.6<br>АП № 96<br>пп.47.9<br>Методич.<br>рекоменд.<br>по содерж.<br>РПП №346 |  |  |  |  |  |
| 4.16. | Проведение сезонной подготовки. Наличие приказа о допуске авиационного персонала к работе.                                         | АП № 96<br>п.48<br>АП № 100<br>(ОЗП/ВЛП)<br>п.29                                                 |  |  |  |  |  |
| 5.    | Формирование экипажей ВС.                                                                                                          |                                                                                                  |  |  |  |  |  |
| 5.1.  | Разработка порядка формирования экипажей ВС и внесение ее в РПП.                                                                   | АП № 96<br>п.50                                                                                  |  |  |  |  |  |
| 5.2   | Формирование экипажей в составе двух командиров ВС равной квалификации. Наличие допуска с правого пилотского сиденья командира ВС. | АП № 96<br>п.52, 69                                                                              |  |  |  |  |  |
| 5.3.  | Формирование экипажей по вводу в строй командира ВС и первые 200 часов самостоят. налета.                                          | АП № 96<br>п.53, 54.                                                                             |  |  |  |  |  |
| 6.    | Летная подготовка.                                                                                                                 |                                                                                                  |  |  |  |  |  |
| 6.1.  | Выполнение летных проверок командно-летным и летным составом, соблюдение сроков, правильность оформления.                          | АП № 96<br>п. 133,134                                                                            |  |  |  |  |  |
| 6.2.  | Наличие программ подготовки КВС, соблюдение порядка прохождения программ:                                                          | АП № 100<br>п. 76<br>АП № 96<br>п.44                                                             |  |  |  |  |  |
|       | КВС-стажер;                                                                                                                        |                                                                                                  |  |  |  |  |  |
|       | КВС под наблюдением.                                                                                                               |                                                                                                  |  |  |  |  |  |
| 6.3.  | Выполнение проверок по специальности командирами ВС и членами экипажа в течении первого года работы.                               | АП № 96<br>п. 137                                                                                |  |  |  |  |  |
| 6.4.  | Поддержание летной квалификации в течение 90 предшествующих дней:                                                                  | АП № 96<br>п. 71-74                                                                              |  |  |  |  |  |
|       | командно-летным составом;                                                                                                          |                                                                                                  |  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                      |                                                  |  |  |  |  |  |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|       | летно-инструкторским составом;                                                                       |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | летным составом.                                                                                     |                                                  |  |  |  |  |  |
| 6.5.  | Выполнение установленных требований для летного состава, выполняющего полеты на нескольких типах ВС. | АП № 96 п. 73,139                                |  |  |  |  |  |
| 6.6.  | Подтверждение и учет:                                                                                |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | минимума, заходы по ППП;                                                                             | АП № 93 п.76                                     |  |  |  |  |  |
|       | допуска после перерыва в полетах.                                                                    | АП № 96 п. 76                                    |  |  |  |  |  |
| 6.7.  | Допуски по видам авиационных работ (подтверждение и учет):                                           |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | авиационно-химические работы;                                                                        | АП № 96 п.60, п.п.76.8, п.349,353, с 364,365,367 |  |  |  |  |  |
|       | воздушные съемки;                                                                                    |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | борьба с пожарами, активное тушение пожара с использованием СУ;                                      |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | аэровизуальные (наблюдение и патрулирование);                                                        |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | лесоавиационные работы;                                                                              |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;                                              |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | транспортно-связные полеты;                                                                          |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | оказание медицинской помощи населению;                                                               |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | десантирование парашютистов и десантирование грузов;                                                 |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | полеты на выполнение поисково-спасательных операций;                                                 |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | обзорные полеты;                                                                                     |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | внетрассовые полеты с подбором площадок с воздуха;                                                   |                                                  |  |  |  |  |  |
|       | допуски к посадкам в высокогорье (для вертолетов).                                                   |                                                  |  |  |  |  |  |
| 6.8.  | Учет маршрутных тренировок (провозок) на аэродромы категории «В, С».                                 | АП № 96 п.148,149, 153-155                       |  |  |  |  |  |
| 6.9.  | Подготовка по управлению ресурсами членов экипажей.                                                  | АП №100 п.75,76, пп.93.3.1, п.466. № 96 пп.45.7  |  |  |  |  |  |
| 6.10. | Наличие в РПП инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа                        | Рук. № 292 пп.7.3.10 Методич.                    |  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                     |                                                              |  |  |  |  |  |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|      |                                                                                                                                                     | рекоменд.<br>по содерж.<br>РПП №346                          |  |  |  |  |  |
| 7.   | Предварительная подготовка экипажа                                                                                                                  |                                                              |  |  |  |  |  |
| 7.1  | Организация и проведение предварительной подготовки в соответствии с требованиями авиационных правил:                                               | АП № 96<br>п. 79-83,<br>86-88, 92<br>Рук. № 292<br>пп.7.3.5. |  |  |  |  |  |
|      | перечень вопросов для розыгрыша полетов и контроля готовности (вариант);                                                                            |                                                              |  |  |  |  |  |
|      | розыгрыш полетов;                                                                                                                                   |                                                              |  |  |  |  |  |
|      | контроль готовности;                                                                                                                                |                                                              |  |  |  |  |  |
|      | учет проведения;                                                                                                                                    |                                                              |  |  |  |  |  |
|      | соблюдение сроков;                                                                                                                                  |                                                              |  |  |  |  |  |
|      | организация и проведение предварительной подготовки в транзитных аэропортах при изменении плана полета или выполнение полетов вне мест базирования. |                                                              |  |  |  |  |  |
| 8.   | Разбор полетов                                                                                                                                      |                                                              |  |  |  |  |  |
| 8.1. | Выдерживание сроков проведения разборов:                                                                                                            | АП № 96<br>п. 108-111                                        |  |  |  |  |  |
|      | послеполетный в экипаже (задание на полет);                                                                                                         |                                                              |  |  |  |  |  |
|      | в летном подразделении;                                                                                                                             |                                                              |  |  |  |  |  |
|      | в летной службе авиационной организации;                                                                                                            |                                                              |  |  |  |  |  |
|      | КЛС, летно-инструкторским;                                                                                                                          |                                                              |  |  |  |  |  |
|      | внеплановый.                                                                                                                                        |                                                              |  |  |  |  |  |
| 8.2. | Планирование и проведение разборов (наличие утвержденных планов и методических материалов).                                                         | АП № 96<br>п.110, 111, 113                                   |  |  |  |  |  |
| 8.3. | Учет присутствующих, на разборах лиц.                                                                                                               | АП № 96<br>п.112<br>Рук. № 292<br>пп.7.3.8.                  |  |  |  |  |  |
| 8.4. | Доведение материалов разбора полетов до отсутствующих.                                                                                              | Рук. № 292<br>пп.7.3.8<br>АП № 96<br>п. 112                  |  |  |  |  |  |
| 8.5. | Контроль выполнения указаний, данных на разборах.                                                                                                   | Рук. № 292<br>пп.7.3.8                                       |  |  |  |  |  |
| 9.   | Контроль и анализ летной работы.                                                                                                                    |                                                              |  |  |  |  |  |
| 9.1. | Использование материалов средств полетной информации для анализа качества полетов.                                                                  | АП № 96<br>п. 121-123                                        |  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                                               |                                                                         |  |  |  |  |  |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| 9.2.  | Анализ организации летной работы и состояния безопасности полетов:<br>учет изучения анализа со всем летным составом.          | АП № 96<br>п.124, 126                                                   |  |  |  |  |  |
| 10.   | Летно-методическая работа.                                                                                                    |                                                                         |  |  |  |  |  |
| 10.1. | Наличие положения о летно-методическом совете. Его функции и задачи применительно к решаемым задачам авиационной организации. | АП № 96<br>п. 118                                                       |  |  |  |  |  |
| 10.2. | Проведение летно-методической работы в соответствии с планами летной службы.                                                  | АП № 96<br>п. 115<br>Рук. № 292<br>п. 7.3.9                             |  |  |  |  |  |
| 11.   | Международные полеты.                                                                                                         |                                                                         |  |  |  |  |  |
| 11.1. | Наличие утвержденных программ подготовки членов экипажей для выполнения международных полетов.                                | АП № 100<br>п.73,89.<br>Методич.<br>рекоменд.<br>по содерж.<br>РПП №346 |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

### Инспекционный контрольный перечень № 6 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. №\_\_\_

Направление проверки: Поддержание летной годности ВС.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция | Ссылка на<br>руководящие<br>документы | Подтверждение<br>(ссылка на<br>документы | Статус<br>соответствия | Номер<br>несоответствия<br>по Перечню |
|----------|------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------|
|----------|------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------|

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                               |                                                | заявителя) | Да | Нет | Неприменимо |   |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------|----|-----|-------------|---|
| 1   | 2                                                                                                                                                                             | 3                                              | 4          | 5  | 6   | 7           | 8 |
| 1.  | Наличие утвержденного «Руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания ВС», разработанного эксплуатантом ВС и его соответствие установленным требованиям. | АП № 95<br>Глава 31<br>п. 352- п.355           |            |    |     |             |   |
| 2.  | Наличие утвержденной «Программы технического обслуживания ВС» разработанной эксплуатантом ВС.                                                                                 | АП № 95<br>Глава 15<br>п. 172- п.181           |            |    |     |             |   |
| 3   | Наличие утвержденного «Перечня минимального оборудования ВС», разработанного эксплуатантом ВС.                                                                                | АП № 100<br>п. 47                              |            |    |     |             |   |
| 4.  | Наличие утвержденного эскиза раскраски ВС, разработанного эксплуатантом ВС.                                                                                                   | АП № 89<br>п. 120                              |            |    |     |             |   |
| 5.  | Производственная база: наличие помещений ИАС.                                                                                                                                 | АП № 98<br>п. 127<br>АП № 100<br>п. 41, п.42   |            |    |     |             |   |
| 6.  | Введение в действие в гражданской авиации Республики Беларусь типовой ЭД.                                                                                                     | АП-95<br>п.130, п. 134,<br>п.136               |            |    |     |             |   |
| 7.  | Организация выполнения технического обслуживания ВС.                                                                                                                          | АП № 95<br>п.172, 173<br>АП № 100<br>п. 27     |            |    |     |             |   |
| 8.  | Процедуры системы качества.                                                                                                                                                   | АП № 95<br>п. 123, п.125,<br>п.127             |            |    |     |             |   |
| 9.  | Планирование использования, технического обслуживания и ремонта ВС.                                                                                                           | АП № 95<br>п. 121, п.174<br>п.182,п. 183       |            |    |     |             |   |
| 10. | Организация выполнения работ по доработкам и текущему ремонту ВС.                                                                                                             | АП № 95<br>п.117                               |            |    |     |             |   |
| 11. | Организация работ по продлению ресурсов и сроков службы ВС.                                                                                                                   | АП № 95<br>Глава 30<br>п. 346 п. 348,<br>п.350 |            |    |     |             |   |



|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                                                                                                                            | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |  |
| 12.                                                                                                        | Организация работ по директивам летной годности.                                                                                                                                                                                           | АП № 95<br>Глава 26                                                                                |  |  |  |  |
| 13.                                                                                                        | Учет директив летной годности и сервисных бюллетеней (статус).                                                                                                                                                                             | АП № 95<br>п. 321                                                                                  |  |  |  |  |
| 14.                                                                                                        | Ведение документации по поддержанию летной годности.                                                                                                                                                                                       | АП № 95<br>п. 128                                                                                  |  |  |  |  |
| 15.                                                                                                        | Ведение типовой эксплуатационной документации (сверка, наличие договора на авторское сопровождение).                                                                                                                                       | АП № 95<br>п.130, п.131,<br>п. 132 п. 134                                                          |  |  |  |  |
| 16.                                                                                                        | Ведение пономерной документации.                                                                                                                                                                                                           | АП № 95<br>п. 137,<br>п. 138, п.142-<br>п. 144                                                     |  |  |  |  |
| 17.                                                                                                        | Ведение производственно-технической документации.                                                                                                                                                                                          | АП № 95<br>п. 145, п. 146                                                                          |  |  |  |  |
| 18.                                                                                                        | Порядок ведение и хранения бортового журнала.                                                                                                                                                                                              | АП № 95<br>п. 251, п.252                                                                           |  |  |  |  |
| 19.                                                                                                        | Организация учета и анализа отказов и неисправностей ВС.                                                                                                                                                                                   | АП № 95<br>п.201.<br>пп.307–312                                                                    |  |  |  |  |
| 20.                                                                                                        | Порядок устранения неисправностей.                                                                                                                                                                                                         | АП № 95<br>п. 117,<br>пп.155–159                                                                   |  |  |  |  |
| 21.                                                                                                        | Учет агрегатов с ограниченным ресурсом.                                                                                                                                                                                                    | АП № 95<br>п. 243                                                                                  |  |  |  |  |
| 22.                                                                                                        | Процедуры передачи в специально уполномоченный орган сведений о регистрируемых данных эксплуатанта ВС о поддержании летной годности                                                                                                        | АП № 95<br>п.237,<br>пп.244–247,<br>п.389<br>п.353                                                 |  |  |  |  |
| 23.                                                                                                        | Процедуры передачи эксплуатантом ВС в специально уполномоченный орган информации об отказах, неисправностях, дефектах и других событиях, которые оказывают или могут оказывать отрицательное воздействие на поддержание летной годности ВС | АП № 95<br>пп.307–310,<br>пп.311–314,<br>п. 329, п.354                                             |  |  |  |  |
| 24.                                                                                                        | Порядок выполнения контрольных полетов и рулений.                                                                                                                                                                                          | АП № 95<br>п.98- п.116                                                                             |  |  |  |  |
| 25.                                                                                                        | Организация приема-передачи ВС (от ИТП к экипажу, от экипажа к ИТП, под охрану и т.п.)                                                                                                                                                     | Нац.<br>программа по<br>АБ<br>п.66, п.70,<br>п.76                                                  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

|                                                                                                         |                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Департамент по авиации | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

### Инспекционный контрольный перечень № 7 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. № \_\_\_\_

Направление проверки: Обеспечение аэронавигационной информацией, навигационное (штурманское) обеспечение полетов.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

| № п/п     | Проверяемый элемент, функция                                                                                                                                                          | Ссылка на руководящие документы     | Подтверждение (ссылка на документы заявителя) | Статус соответствия |     |             | Номер несоответствия по Перечню |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------|-----|-------------|---------------------------------|
|           |                                                                                                                                                                                       |                                     |                                               | Да                  | Нет | Неприменимо |                                 |
| 1         | 2                                                                                                                                                                                     | 3                                   | 4                                             | 5                   | 6   | 7           | 8                               |
| <b>1.</b> | <b>Обеспечение аэронавигационной информацией.</b>                                                                                                                                     |                                     |                                               |                     |     |             |                                 |
| 1.1       | Наличие структурного подразделения по обеспечению аэронавигационной информацией (или наличие договора на обеспечение АНИ).                                                            | АП № 91 п.22<br>Пр. № 292 п. 7.13.1 |                                               |                     |     |             |                                 |
| 1.2.      | Укомплектованность структурного подразделения подготовленным персоналом.                                                                                                              | АП №91 п.19<br>Пр. № 292 п. 7.13.1  |                                               |                     |     |             |                                 |
| 1.3.      | Наличие соответствующих комплектов действующих документов АНИ (сборников по маршрутам ОВД для экипажей ВС, полетных карт, РІВ и других документов, необходимых для выполнения полета) | АП №91 п.245,247                    |                                               |                     |     |             |                                 |
| 1.4       | Наличие действующих баз данных в бортовых навигационных системах ВС в                                                                                                                 | АП № 96 п.599                       |                                               |                     |     |             |                                 |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|           |                                                                                                                                                            |                                                              |  |  |  |  |  |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|           | соответствии с циклом регламентации и контролирования аэронавигационной информации (AIRAC).                                                                |                                                              |  |  |  |  |  |
| 1.5.      | Порядок, учет и своевременность внесения всех действующих изменений и дополнений в сборники АНИ, в том числе на внебазовом аэродроме.                      | АП № 96<br>п. 598, п.599,<br>п.600<br>АП № 91<br>п. 247, 248 |  |  |  |  |  |
| 1.6.      | Порядок обеспечения сборниками АНИ и полетными картами, наличие договоров с сертифицированными организациями.                                              | АП № 96<br>п. 617                                            |  |  |  |  |  |
| 1.7.      | Порядок учета, хранения и выдачи документов аэронавигационной информации                                                                                   | АП № 96<br>п. 617                                            |  |  |  |  |  |
| 1.8.      | Организация предполетного информационно-консультативного обслуживания экипажей ВС (брифинг):                                                               | АП № 96<br>п. 618                                            |  |  |  |  |  |
| 1.9.      | Наличие в РПП функций подразделения «брифинг» (при наличии подразделения);                                                                                 | АП № 96<br>п. 618,<br>АП № 91<br>п. 235                      |  |  |  |  |  |
| 1.10.     | Наличие в РПП процедуры использования технических средств и программного обеспечения при предполетном информационно-консультативном обслуживании экипажей. | АП № 96<br>п. 621                                            |  |  |  |  |  |
| <b>2.</b> | <b>Подготовка и допуск к самостоятельной работе:</b>                                                                                                       |                                                              |  |  |  |  |  |
| 2.1.      | Теоретическая подготовка специалистов САИ (при наличии службы) по утвержденной программе подготовки;                                                       | АП № 91<br>п.220-222                                         |  |  |  |  |  |
| 2.2.      | Стажировка специалистов САИ (при наличии службы) на рабочем месте;                                                                                         | АП № 91<br>п.220-221                                         |  |  |  |  |  |
| 2.3.      | Повышение квалификации специалистов САИ (при наличии службы) (раз в 5 лет);                                                                                | АП № 91<br>п.225                                             |  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                            | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |  |
| 2.4.                                                                                                       | Хранение документов, подтверждающих квалификацию специалистов САИ.                                                                         | АП № 91<br>п.228                                                                                   |  |  |  |  |
| 2.5.                                                                                                       | Наличие в РПП программы подготовки сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера) (при наличии)                                  | АП № 100<br>П. 103                                                                                 |  |  |  |  |
| 2.6.                                                                                                       | Прохождение сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером) курсов периодической подготовки (раз в 3 года)                       | АП № 100<br>п. 105                                                                                 |  |  |  |  |
| 2.7.                                                                                                       | выполнение сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером) квалифицированных полетов (в течение предыдущих 12 месяцев);          | АП № 100<br>п. 106                                                                                 |  |  |  |  |
| <b>3. Навигационное (штурманское) обеспечение полетов</b>                                                  |                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |  |
| 3.1                                                                                                        | Наличие в РПП раздела навигационного (штурманского) обеспечения полетов;                                                                   | АП № 96<br>п. 600                                                                                  |  |  |  |  |
| 3.2.                                                                                                       | Наличие методики выполнения неавтоматизированных предварительных навигационных расчетов в РПП.                                             | АП № 96<br>п. 613                                                                                  |  |  |  |  |
| 3.3.                                                                                                       | Наличие и содержание рабочего плана полетов, порядок его использования, указанные в РПП.                                                   | АП № 100<br>п. 49,<br>АП № 96<br>пп. 596.3                                                         |  |  |  |  |
| 3.4.                                                                                                       | Наличие бланков для выполнения предварительных навигационных расчетов вручную.                                                             | АП № 96<br>пп. 596.3                                                                               |  |  |  |  |
| 3.5.                                                                                                       | Наличие в РПП методики расчета эксплуатационных минимумов для аэродромов вылета, посадки и запасных.                                       | АП № 100<br>п. 145,<br>АП № 96<br>п. 596.3                                                         |  |  |  |  |
| 3.6.                                                                                                       | Наличие таблиц (графиков) поправок к навигационному оборудованию на ВС.                                                                    | АП № 96<br>п. 610                                                                                  |  |  |  |  |
| 3.7.                                                                                                       | Проведение занятий с летным составом по изучению правил и совершенствованию методов использования навигационных средств и систем в полете, | АП № 96<br>п. 607                                                                                  |  |  |  |  |

|                                                                                                         |                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Департамент по авиации | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                      |                                          |  |  |  |  |  |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|       | правил ИВП;                                                                                          |                                          |  |  |  |  |  |
| 3.8.  | Выполнение лётно-инструкторским составом методических полетов по маршрутам ОВД и на новые аэродромы. | АП № 96 п. 608                           |  |  |  |  |  |
| 3.9.  | Процедуры контроля качества навигационного (штурманского) обеспечения                                | АП № 96 п. 602                           |  |  |  |  |  |
| 3.10. | Наличие и оборудование специального помещения для предварительной и предполетной подготовки.         | АП № 96 п.596.1, п. 625, 626, прилож. 18 |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

### Инспекционный контрольный перечень № 8 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. №\_\_\_\_\_

Направление проверки: Организация воздушных перевозок и (или) авиационных работ.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| № п/п | Проверяемый элемент, функция | Ссылка на руководящие документы | Подтверждение (ссылка на документы заявителя) | Статус соответствия |     |             | Номер несоответствия по Перечню |
|-------|------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------|-----|-------------|---------------------------------|
|       |                              |                                 |                                               | Да                  | Нет | Неприменимо |                                 |
| 1     | 2                            | 3                               | 4                                             | 5                   | 6   | 7           | 8                               |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|           |                                                                                                                                    |                                                             |  |  |  |  |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| <b>1.</b> | <b>Организация воздушных перевозок.</b>                                                                                            |                                                             |  |  |  |  |
| 1.1.      | Наличие и содержание главы по обеспечению воздушных перевозок в РПП.                                                               | АП № 100<br>п.п. 46.2<br>Рук-во<br>№346(ред.2)<br>гл.5 ч. Е |  |  |  |  |
| 1.2.      | Наличие и содержание руководств (инструкций), определяющих правила воздушной перевозки, разработанных эксплуатантом (при наличии). | ВК<br>ст.94                                                 |  |  |  |  |
| 1.3.      | Организация перевозки пассажиров (если применимо).                                                                                 | АП № 88<br>раздел III                                       |  |  |  |  |
| 1.4.      | Наличие договоров на обеспечение воздушных перевозок.                                                                              | АП № 100<br>п. 26                                           |  |  |  |  |
| 1.5.      | Организация перевозки багажа (если применимо).                                                                                     | АП № 88<br>Раздел IV                                        |  |  |  |  |
| 1.6.      | Организация перевозки грузов (если применимо).                                                                                     | АП № 88<br>раздел V                                         |  |  |  |  |
| 1.7.      | Выполнение требований по расчету массы и центровки ВС при загрузке пассажиров, багажа, груза.                                      | АП № 100<br>п.273                                           |  |  |  |  |
| 1.8.      | Оформление воздушной перевозки пассажира, багажа, груза.<br>Наличие перевозочной документации.                                     | АП № 100<br>п. 274<br>АП № 88<br>Глава 4                    |  |  |  |  |
| <b>2.</b> | <b>Организация авиационных работ</b>                                                                                               |                                                             |  |  |  |  |
| 2.1.      | Наличие в РПП инструкций и технологий по каждому виду авиационных работ, которые включают:                                         | АП № 100<br>п. 477                                          |  |  |  |  |
|           | порядок выполнения конкретных видов авиационных работ;                                                                             | АП № 100<br>п. 477                                          |  |  |  |  |
|           | порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии используемых посадочных площадок и их оборудования;               | АП № 100<br>п. 477                                          |  |  |  |  |
|           | санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;                                                       | АП № 100<br>п. 477                                          |  |  |  |  |



|      |                                                                                                                                                                                                                             |                       |  |  |  |  |  |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--|--|--|--|--|
|      | ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями территории, на которой выполняются авиационные работы или имеется особый режим нахождения на территории транспортных средств и людей; | АП № 100<br>п. 477    |  |  |  |  |  |
|      | порядок оформления служебных пассажиров и грузов, перевозимых на ВС по заявкам заказчика при выполнении авиационных работ                                                                                                   | АП № 96<br>п. 355     |  |  |  |  |  |
| 2.2. | Обеспечение наличия на борту каждого ВС документации с учетом специфики выполнения авиационных работ                                                                                                                        | АП № 100<br>п. 483    |  |  |  |  |  |
| 2.3. | Выполнение оценки рисков перед началом осуществления специализированных операций при выполнении авиационных работ (если выполняются).                                                                                       | АП № 100<br>п. 524    |  |  |  |  |  |
| 2.4. | Наличие подготовленного летного состава для выполнения заявленного вида авиационных работ                                                                                                                                   | АП № 100<br>п.п. 61.4 |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, представителя заявителя)

Инспекционный контрольный перечень № 9  
 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. № \_\_\_\_

Направление проверки: Авиационная безопасность.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент,<br>функция                                                                                                                                                                                                                      | Ссылка на<br>руководящие<br>документы    | Подтверждение<br>(ссылка на<br>документы<br>заявителя) | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия<br>по<br>Перечню |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------------------------------------|
|          |                                                                                                                                                                                                                                                      |                                          |                                                        | Да                     | Нет | Неприменимо |                                          |
| 1        | 2                                                                                                                                                                                                                                                    | 3                                        | 4                                                      | 5                      | 6   | 7           | 8                                        |
| 1.       | <b>Общие вопросы</b>                                                                                                                                                                                                                                 |                                          |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.1.     | Наличие утвержденной в установленном порядке программы авиационной безопасности.                                                                                                                                                                     | Нац. Программа по АБ п.25 АП № 100 п. 52 |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.2.     | У эксплуатантов ВС осуществляющих воздушные перевозки пассажиров и (или) грузов, авиационные работы — наличие отчетных материалов по результатам контроля качества АБ при проведении инспекционных проверок (Акт, справка, отчет)                    | АП № 46 п. 20, п. 31                     |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.3.     | Наличие свидетельств (сертификатов) о прохождении первоначальной и периодической подготовки по вопросам авиационной безопасности работников службы авиационной безопасности (ответственных лиц), летного состава и инженерно-технического персонала. | АП № 100 п. 30, п. 53                    |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.4.     | Наличие Плана действий по реагированию на различные виды происшествий (ситуаций), связанных с актами незаконного вмешательства;                                                                                                                      | АП № 20 п. 105                           |                                                        |                        |     |             |                                          |

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                    |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                                                                                                                                                | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |  |
| 1.5.                                                                                                       | Наличие выписки из программы авиационной безопасности аэропорта постоянного базирования, в части касающейся требований к эксплуатанту ВС по соблюдению пропускного и внутриобъектового режима этого аэропорта                                                  | Нац. Программа по АБ п.24                                                                          |  |  |  |  |
| 1.6.                                                                                                       | Безопасность ВС (блокирование двери пилотской кабины, система скрытой сигнализации, стикерование (опечатывание) ВС)                                                                                                                                            | АП № 100 п. 55, 56                                                                                 |  |  |  |  |
| 1.7.                                                                                                       | Наличие инструктивного материала по действиям экипажа ВС в чрезвычайной обстановке, связанной с актами незаконного вмешательства в полете, о производстве специального осмотра ВС в полете, порядке обращения с взрывными устройствами, обнаруженными на борту | Нац. Программа по АБ п.166<br>АП № 20 п.68-72                                                      |  |  |  |  |
| 2.                                                                                                         | <b>Охрана (защита) воздушных судов при выполнении воздушных перевозок</b>                                                                                                                                                                                      |                                                                                                    |  |  |  |  |
| 2.1.                                                                                                       | Наличие акта аудита по авиационной безопасности у эксплуатантов ВС, осуществляющих международные воздушные перевозки пассажиров (периодичность не реже 1 раз в год).                                                                                           | АП № 46 п. 19                                                                                      |  |  |  |  |
| 2.2.                                                                                                       | Организация и проведение предполетной проверки (осмотра) ВС в интересах авиационной безопасности и наличие чек-листов предполетной проверки (осмотра) воздушного судна;                                                                                        | АП № 100 п. 59, п. 60<br>Нац. Программа по АБ п.73                                                 |  |  |  |  |
| 2.3.                                                                                                       | Наличие на каждом воздушном судне схемы с указанием контрольных мест предполетной проверки (осмотра) и информации о наиболее                                                                                                                                   | Нац. Программа по АБ п.73<br>АП № 100 п. 60                                                        |  |  |  |  |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                          |  |  |  |  |  |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|      | опасных местах возможного размещения взрывного устройства;                                                                                                                                                                                              |                                                          |  |  |  |  |  |
| 2.4. | Наличие инструкций для авиационного персонала эксплуатанта ВС в части обеспечения авиационной безопасности по реагированию на различные виды происшествий (ситуаций), связанных с актами незаконного вмешательства.                                     | АП № 100<br>п. 52                                        |  |  |  |  |  |
| 2.5. | Наличие на ВС обозначения мест наименее опасного размещения обнаруженных в полете подозрительных (опасных) предметов (веществ)                                                                                                                          | Нац.<br>Программа<br>по АБ<br>п.166<br>АП № 100<br>п. 60 |  |  |  |  |  |
| 2.6. | Порядок организации обеспечения безопасности и охраны воздушных судов, изложенный в программе авиационной безопасности эксплуатанта воздушного судна                                                                                                    | Нац.<br>Программа<br>по АБ<br>п.70                       |  |  |  |  |  |
| 3.   | <b>Обеспечения безопасности и охраны воздушных судов во время выполнения авиационных работ</b>                                                                                                                                                          |                                                          |  |  |  |  |  |
| 3.1. | Наличие процедур по обеспечению безопасности и охраны воздушных судов во время выполнения авиационных работ, изложенных в программе авиационной безопасности эксплуатанта и в инструкции по организации и выполнению заявленных видов авиационных работ | Нац.<br>Программа<br>по АБ<br>п.76<br>АП № 100<br>п. 52  |  |  |  |  |  |
| 3.2. | Наличие:<br>журнала приема/сдачи ВС для организации охраны ВС на время стоянки на аэродроме и его ведение;                                                                                                                                              | Нац.<br>Программа<br>по АБ<br>п.77                       |  |  |  |  |  |
| 3.3. | При нахождении ВС на посадочных площадках:                                                                                                                                                                                                              | Нац.<br>Программа                                        |  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                           |                     |  |  |  |  |  |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--|--|--|--|--|
|      | наличие инструкции, регламентирующей порядок приема-сдачи под охрану ВС на посадочных площадках;                                                          | по АБ<br>п.77       |  |  |  |  |  |
|      | наличие журнала приема-сдачи под охрану ВС на посадочных площадках;                                                                                       |                     |  |  |  |  |  |
| 4.   | <b>Организация и выполнение полетов в регионы с нестабильной военно-политической обстановкой</b>                                                          |                     |  |  |  |  |  |
| 4.1. | Полнота выполнения авиакомпанией процедур, предшествовавших принятию решения о выполнении чартерного рейса в зону конфликта                               | АП № 53<br>п. 20    |  |  |  |  |  |
| 4.2. | Получение личного письменного согласия от каждого члена экипажа и ИТП на выполнение чартерного рейса с предоставлением прав на отказ от выполнения полета | АП № 53<br>п/п.17.1 |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

### Инспекционный контрольный перечень № 10 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. №\_\_\_\_

Направление проверки: Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент,<br>функция | Ссылка на<br>руководящие | Подтверждение<br>(ссылка на | Статус<br>соответствия | Номер<br>несоответствия |
|----------|---------------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------------|
|----------|---------------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------------|

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                  | документы                                                            | документы<br>заявителя) | Да | Нет | Неприменимо | по<br>Перечню |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------|----|-----|-------------|---------------|
| 1    | 2                                                                                                                                                                | 3                                                                    | 4                       | 5  | 6   | 7           | 8             |
| 1.   | Организация и наличие нормативно-правовой документации.                                                                                                          |                                                                      |                         |    |     |             |               |
| 1.1. | Организация поискового и аварийно-спасательного обеспечения (собственная структура или по договору)                                                              | АП № 100<br>п. 26<br>Рук. №257<br>п.130                              |                         |    |     |             |               |
| 1.2. | Наличие соответствующей главы в РПП.                                                                                                                             | АП № 96<br>прил.1;<br>Мет. рек.<br>№ 24                              |                         |    |     |             |               |
| 1.3. | Наличие в РПП программы подготовки членов экипажа по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию.                                                 | АП №100<br>п. 73                                                     |                         |    |     |             |               |
| 1.4. | Наличие договоров с сертифицированными УЦ на обучение летного состава.                                                                                           | АП №47<br>п. 3.2.5                                                   |                         |    |     |             |               |
| 2.   | Оснащение ВС поисково-спасательным и аварийно-спасательным оборудованием.                                                                                        |                                                                      |                         |    |     |             |               |
| 2.1. | Организация периодического контроля оснащения ВС аварийно-спасательным оборудованием и средствами:                                                               | АП № 100<br>п.300-311<br>АП № 95<br>п.175,<br>Рук. № 48<br>Раздел 11 |                         |    |     |             |               |
|      | аварийные трапы, желоба, канаты;                                                                                                                                 |                                                                      |                         |    |     |             |               |
|      | аварийные приводные передатчики;                                                                                                                                 |                                                                      |                         |    |     |             |               |
|      | аварийные плавательные средства (жилеты, плоты);                                                                                                                 |                                                                      |                         |    |     |             |               |
|      | кислородное оборудование;                                                                                                                                        |                                                                      |                         |    |     |             |               |
|      | защитное дыхательное оборудование;                                                                                                                               |                                                                      |                         |    |     |             |               |
|      | переносные огнетушители;                                                                                                                                         |                                                                      |                         |    |     |             |               |
|      | аварийные топоры;                                                                                                                                                |                                                                      |                         |    |     |             |               |
|      | переносные мегафоны;                                                                                                                                             |                                                                      |                         |    |     |             |               |
|      | аварийное освещение и маркировка.                                                                                                                                |                                                                      |                         |    |     |             |               |
| 2.2. | Наличие у эксплуатанта ВС перечня, содержащего информацию об аварийно-спасательном оборудовании на борту любого из ВС эксплуатанта ВС для немедленного сообщения | АП № 100<br>п. 126<br>АП №47<br>п. 1.2.4.2                           |                         |    |     |             |               |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                           |                                                                     |  |  |  |  |  |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|      | координационным центрам поиска и спасания.                                                |                                                                     |  |  |  |  |  |
| 2.3. | Подготовка членов экипажей по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию: | АП № 100<br>п.п. 69.4, п.89<br>АП №47<br>п. 3.2.5<br>АП №96<br>п.45 |  |  |  |  |  |
|      | ежегодная подготовка и проверка;                                                          |                                                                     |  |  |  |  |  |
|      | тренировка по эвакуации людей с борта ВС;                                                 |                                                                     |  |  |  |  |  |
|      | переподготовка в учреждении образования (суша, вода).                                     |                                                                     |  |  |  |  |  |
| 2.4. | Регистрация (перерегистрация ELT раз в два года).                                         | АП № 40<br>п. 4, 10, 13<br>АП № 47<br>п. 1.2.1.13                   |  |  |  |  |  |
| 2.5. | Соблюдение требований по ТО и проведению регулярной проверки работоспособности ELT.       | АП №40<br>п. 3                                                      |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

### Инспекционный контрольный перечень № 11 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г. №\_\_\_

Направление проверки: Медицинское обеспечение.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г.

| № п/п | Проверяемый элемент, функция | Ссылка на руководящие документы | Подтвержденные (ссылка на документы заявителя) | Статус соответствия | Номер несоответствия по Перечню |
|-------|------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------|
|-------|------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------|

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                   |                                                                                                                                            |                                      |   | Да | Нет | Неприменимо |   |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---|----|-----|-------------|---|
| 1                                                                 | 2                                                                                                                                          | 3                                    | 4 | 5  | 6   | 7           | 8 |
| 1. Общая организация медицинского обеспечения.                    |                                                                                                                                            |                                      |   |    |     |             |   |
| 1.1.                                                              | Организация медицинского обеспечения (собственная структура /по договору).                                                                 | ВК РБ, ст. 38-1                      |   |    |     |             |   |
| 1.2.                                                              | Медицинское обслуживание авиационного персонала сертифицированным медицинским учреждением гражданской авиации (наличие договора).          | АП № 5                               |   |    |     |             |   |
| 1.3.                                                              | Прохождение авиационным персоналом регламентированных медицинских осмотров в межкомиссионный период.                                       | АП № 5/10                            |   |    |     |             |   |
| 1.4.                                                              | Наличие документов, подтверждающих выполнение договора.                                                                                    |                                      |   |    |     |             |   |
| 1.5.                                                              | Укомплектованность ВС медицинскими аптечками, санитарным журналом (наличие ответственного лица).                                           | АП № 5/10, Постановление МЗ РБ № 178 |   |    |     |             |   |
| 1.6.                                                              | Оснащение аптек необходимыми лекарственными средствами и изделиями медицинского назначения. Контроль срока годности лекарственных средств. | АП № 5/10, Постановление МЗ РБ № 178 |   |    |     |             |   |
| 1.7.                                                              | Наличие в РПП (РКЭ) раздела с описанием порядка оказания первой помощи на борту ВС в полете.                                               | Мет. реком. по подгот. РПП № 346     |   |    |     |             |   |
| 1.8.                                                              | Наличие в РПП (РКЭ) раздела с описанием порядка оказания медицинской помощи при потере трудоспособности членом экипажа.                    | Мет. реком. по подгот. РПП № 346     |   |    |     |             |   |
| 1.9                                                               | Контроль организации питания в дни полетов.                                                                                                |                                      |   |    |     |             |   |
| 2 При наличии медицинского работника в структуре эксплуатанта ВС. |                                                                                                                                            |                                      |   |    |     |             |   |
| 2.1.                                                              | Специализированная                                                                                                                         | АП № 5,                              |   |    |     |             |   |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                         |                                                                                                              |                                                                 |  |  |  |  |  |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|                                                                         | подготовка медицинского персонала по авиационной медицине.                                                   | АП № 5/10                                                       |  |  |  |  |  |
| 2.2.                                                                    | Своевременность проведения регламентированных осмотров. Выполнение рекомендаций ВЛЭК. Взаимодействие с ВЛЭК. | АП № 5/10                                                       |  |  |  |  |  |
| 2.3.                                                                    | Ведение медицинской документации на авиационный персонал.                                                    | АП № 5/10                                                       |  |  |  |  |  |
| 2.4.                                                                    | Наличие журналов предполетного (предсменного) медицинского осмотра в соответствии с установленной формой.    | АП № 5/10, Постановление МЗ РБ, Мин труда и соц. защиты № 45/47 |  |  |  |  |  |
| 2.5.                                                                    | Санитарно-просветительская работа.                                                                           |                                                                 |  |  |  |  |  |
| 3. Организация медицинского обеспечения в аэропорту.                    |                                                                                                              |                                                                 |  |  |  |  |  |
| 3.1.                                                                    | Прохождение предполетного (предсменного) медицинского осмотра по договору.                                   | АП № 5/10                                                       |  |  |  |  |  |
| 3.2.                                                                    | Наличие в аэропорту или аэродроме (вертодроме) базирования помещений для отдыха членов экипажа.              |                                                                 |  |  |  |  |  |
| 4. Организация и проведение санитарно-противоэпидемических мероприятий. |                                                                                                              |                                                                 |  |  |  |  |  |
| 4.1.                                                                    | Наличие документов, регламентирующих проведение санитарно-противоэпидемических мероприятий.                  | АП № 5/10                                                       |  |  |  |  |  |
| 4.2.                                                                    | Включение вопросов, касающихся профилактики инфекционных заболеваний в ВЛП/ОЗП.                              | АП № 5/10                                                       |  |  |  |  |  |
| 4.3.                                                                    | Наличие универсальных профилактических комплектов на борту ВС.                                               | АП № 5/10                                                       |  |  |  |  |  |
| 4.4.                                                                    | Наличие моющих и дезинфицирующих средств, уборочного инвентаря в организации эксплуатанта ВС.                | АП № 5/10                                                       |  |  |  |  |  |
| 4.5.                                                                    | Наличие инструкций (договоров) по уборке, дезинфекции, дезинсекции, дератизации ВС.                          | АП № 5/10                                                       |  |  |  |  |  |
| 4.6.                                                                    | Наличие инструкции при обнаружении на борту ВС                                                               | АП № 5/10                                                       |  |  |  |  |  |

|      |                                                                                                                                                                                                         |   |  |  |  |  |  |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|--|--|--|
|      | лица с подозрением на инфекционное заболевание.                                                                                                                                                         |   |  |  |  |  |  |
| 4.7. | Оснащение ВС АП № 5/10 дезинсекционными средствами, рекомендованными ВОЗ и разрешенными для использования во время полета, при совершении полетов в районы, неблагополучные по трансмиссивным болезням. |   |  |  |  |  |  |
| 4.8. | Осуществление мероприятий в соответствии с указаниями авиационных властей при ухудшении эпидемиологической ситуации в мире.                                                                             | - |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

### Инспекционный контрольный перечень № 12 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Направление проверки: Метеорологическое обеспечение.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| № п/п | Проверяемый элемент, функция | Ссылка на руководящие документы | Подтверждение (ссылка на документы заявителя) | Статус соответствия |     |             | Номер несоответствия по Перечню |
|-------|------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------|-----|-------------|---------------------------------|
|       |                              |                                 |                                               | Да                  | Нет | Неприменимо |                                 |
| 1     | 2                            | 3                               | 4                                             | 5                   | 6   | 7           | 8                               |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|    |                                                                                                            |                                                          |  |  |  |  |  |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| 1. | Организация метеорологического обеспечения (собственная структура или по договору).                        | АП № 100<br>п. 26<br>АП № 97 п.8                         |  |  |  |  |  |
| 2. | Наличие выписки из инструкции по метеорологическому обеспечению полетов на аэродроме.                      | АП № 97<br>п.14,<br>Приложение 1                         |  |  |  |  |  |
| 3. | Наличие соответствующего раздела в РПП.                                                                    | АП № 96<br>Приложение 1                                  |  |  |  |  |  |
| 4. | Порядок и полнота предоставления метеорологической информации экипажам ВС перед вылетом и во время полета. | АП № 96<br>п. 240<br>АП № 97<br>Глава 10 §1              |  |  |  |  |  |
| 5. | Порядок взаимодействия подразделения «брифинг» с аэродромным метеорологическим органом аэропорта.          | АП № 91<br>п.235                                         |  |  |  |  |  |
| 6. | Обеспечение экипажей ВС прогнозами погоды при выполнении авиационных работ.                                | АП № 96<br>Приложение1,<br>п. 5.3.;<br>АП № 97,<br>п.241 |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

### Инспекционный контрольный перечень № 13 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации  
от «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ г. №\_\_\_\_\_

Направление проверки: Сертификация авиационного персонала и документация.

|                                                                                                         |                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Департамент по авиации | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент,<br>функция                                                                     | Ссылка на<br>руководящие<br>документы            | Подтверждение<br>(ссылка на<br>документы<br>заявителя) | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия<br>по<br>перечню |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------------------------------------|
|          |                                                                                                     |                                                  |                                                        | Да                     | Нет | Неприменимо |                                          |
| 1        | 2                                                                                                   | 3                                                | 4                                                      | 5                      | 6   | 7           | 8                                        |
| 1.       | Свидетельства авиационного персонала.                                                               |                                                  |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.1.     | Соответствие формы свидетельств авиационного персонала.                                             | АП № 93 п. 670-676 прил. 12;13                   |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.2.     | Соответствие Части А Свидетельства авиационного персонала приложению 12 АП 93.                      | АП № 93 п. 675; прилож. 12                       |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.3.     | Соответствие Части В Свидетельства авиационного персонала приложению 13 АП 93.                      | АП № 93 п. 676; прилож. 13                       |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.4.     | Продление срока действия свидетельств.                                                              | АП № 93 Гл.39                                    |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.5.     | Внесение в свидетельство квалификационных отметок.                                                  | АП № 93 Гл.40; прилож. 12;13                     |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.6.     | Внесение в свидетельство Особых отметок.                                                            | АП № 93 прилож. 15; 16                           |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.7.     | Соответствие дополнению к свидетельству диспетчера по управлению воздушным движением (при наличии). | АП № 93 п. 670-676 прил. 12;13                   |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.8.     | Соответствие дополнения к свидетельству авиационного инженера.                                      | АП № 93; прилож. 12;13                           |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.9.     | Соответствие дополнения к свидетельству авиационного техника.                                       | АП № 93; прилож. 12;13                           |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 1.10.    | Придание юридической силы свидетельству, выданному другим государством.                             | АП № 93 п. 13-16                                 |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 2.       | Летные книжки.                                                                                      |                                                  |                                                        |                        |     |             |                                          |
| 2.1      | Правила ведения летной книжки.                                                                      | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п. |                                                        |                        |     |             |                                          |



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                       |  |  |  |  |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                | 2.1-2.4                                               |  |  |  |  |
| 2.2. | Раздел «Классификация» («Присвоение классов») – записи о присвоении класса специалиста ГА.                                                                                                                                                                                     | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п. 2.5  |  |  |  |  |
| 2.3. | Раздел «Прохождение летной службы».                                                                                                                                                                                                                                            | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п. 2.6  |  |  |  |  |
| 2.4. | Раздел «Допуск к полетам» – сведения из приказов о допусках.                                                                                                                                                                                                                   | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п. 2.7  |  |  |  |  |
| 2.5. | Раздел «Налет по месяцам, и типам воздушных судов» – сведения о налете часов по месяцам и годам.                                                                                                                                                                               | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п. 2.8  |  |  |  |  |
| 2.6. | Раздел «Налет в учебных заведениях и на курсах переподготовки» («Прохождение курсов повышения квалификации и переподготовки») – сведения за периоды первоначального обучения, переподготовки, повышения квалификации.                                                          | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п. 2.9  |  |  |  |  |
| 2.7. | Раздел «Проверка специальных знаний» – результаты проверок теоретических знаний специалиста, проведенных перед допуском к полетам, или видам работ, сведения о прохождении ВЛЭК, отметка о продлении срока действия свидетельства, а также проверок по отдельным указаниям ДА. | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п. 2.10 |  |  |  |  |
| 2.8. | Раздел «Летные проверки и тренировки» – результаты летных тренировок специалиста, проводимых на допуск к полетам или видам работ, а также проверок и тренировок по отдельным программам и другие виды проверок.                                                                | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п. 2.11 |  |  |  |  |
| 2.9. | Раздел «Допуск к полетам на аэродромы и по трассам» –                                                                                                                                                                                                                          | Пособие по ведению и                                  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                 |  |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                                                                                                     | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |  |  |
|                                                                                                            | сведения о провозке на аэродромы и по трассам.                                                                                                                                                                      | заполнению летных книжек п. 2.12                                                                |  |  |  |  |  |
| 2.10.                                                                                                      | Раздел «Авиационные происшествия и предпосылки к ним» – сведения об авиационных происшествиях и инцидентах, повреждениях ВС на земле и чрезвычайных происшествиях, происшедших по вине специалиста.                 | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п. 2.13                                           |  |  |  |  |  |
| 2.11.                                                                                                      | В старых летных книжках раздел «Другие сведения» – сведения о прохождении подготовки к полетам в соответствующие периоды года, а также сведения, не предусмотренные для записи в предыдущих разделах летной книжки. | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п. 2.93                                           |  |  |  |  |  |
| 2.12.                                                                                                      | «Ознакомление специалиста с записями в летной книжке». Точность внесенных в летную книжку сведений проверяется не реже одного раза в год специалистом, на которого она ведется, с отметкой в разделе 12.            | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п. 2.15                                           |  |  |  |  |  |
| 2.13.                                                                                                      | Раздел «Особые отметки» – сведения, не предусмотренные для записи в предыдущих разделах летной книжки.                                                                                                              | Пособие по ведению и заполнению летных книжек п.2.16                                            |  |  |  |  |  |
| 3.                                                                                                         | Наличие, содержание летных и личных дела авиационного персонала, актуальность содержащихся в них документов:                                                                                                        |                                                                                                 |  |  |  |  |  |
| 3.1.                                                                                                       | Летные дела членов летного экипажа.                                                                                                                                                                                 | АП № 100 п. 51<br>Рук. № 257 п. 120                                                             |  |  |  |  |  |
| 3.2.                                                                                                       | Летные дела членов кабинного экипажа.                                                                                                                                                                               | АП № 100 п. 51<br>Рук. № 257 п. 121                                                             |  |  |  |  |  |
| 3.3..                                                                                                      | Личные дела персонала по обеспечению полетов/диспетчеров.                                                                                                                                                           | Рук. № 257 п. 122                                                                               |  |  |  |  |  |
| 4                                                                                                          | Местная квалификационная комиссия                                                                                                                                                                                   |                                                                                                 |  |  |  |  |  |
| 4.1.                                                                                                       | Наличие приказа о создании                                                                                                                                                                                          | АП № 93                                                                                         |  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                               |            |  |  |  |  |  |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--|--|--|--|--|
|      | местной квалификационной комиссии.                                                            | п. 830-834 |  |  |  |  |  |
| 4.2. | Наличие Положения о местной квалификационной комиссии авиационной организации.                |            |  |  |  |  |  |
| 4.3. | Наличие и оформление отчетной документации местной квалификационной комиссии.                 |            |  |  |  |  |  |
| 4.4. | Предоставление в ВКК один раз в полугодие отчетов о работе местной квалификационной комиссии. |            |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

### Инспекционный контрольный перечень № 14 проверки соответствия заявителя сертификационным требованиям

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. №\_\_\_\_

Направление проверки: Организация сбора, обработки и анализа полетной информации.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| № п/п | Проверяемый элемент, функция                    | Ссылка на руководящие документы | Подтверждение (ссылка на документы заявителя) | Статус соответствия |     |             | Номер несоответствия по Перечню |
|-------|-------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------|-----|-------------|---------------------------------|
|       |                                                 |                                 |                                               | Да                  | Нет | Неприменимо |                                 |
| 1.    | Наличие внедренной ПАПД                         | (п.63 АП 99)                    |                                               |                     |     |             |                                 |
| 2.    | Наличие Руководства по процедурам анализа ПАПД  | (п.63 АП 99)                    |                                               |                     |     |             |                                 |
| 3.    | Наличие систем передачи данных и защиты данных, | (п.63 АП 99)                    |                                               |                     |     |             |                                 |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |               |  |  |  |  |  |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--|--|--|--|--|
|     | включая процедуры обеспечения безопасности                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |               |  |  |  |  |  |
| 4.  | Наличие разработанного эксплуатантом перечня летных событий, обязательных для контроля и анализа эксплуатантом самолета                                                                                                                                                                                                                                                                   | (п.40 АП 99)  |  |  |  |  |  |
| 5.  | Наличие приказа о составе ГАПД                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | (п.62 АП 99)  |  |  |  |  |  |
| 6.  | Все члены ГАПД имеют надлежащую подготовку или опыт работы в соответствующих областях анализа полетных данных и эксплуатации средств сбора полетных данных                                                                                                                                                                                                                                | (п.61 АП 99). |  |  |  |  |  |
| 7.  | Наличие соглашения о неразглашении конфиденциальной информации членами ГАПД                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | (п.61 АП 99). |  |  |  |  |  |
| 8.  | Наличие ППИ или организации по техническому обслуживанию                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | (п.21 АП 99)  |  |  |  |  |  |
| 9.  | Соответствие персонала ППИ квалификационным требованиям                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | (п.88 АП 99)  |  |  |  |  |  |
| 10. | Наличие у персонала по техническому обслуживанию допуска к выполнению работ по снятию (считыванию) полетной и речевой информации или их носителей в соответствии с требованиями авиационных правил, устанавливающих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации. | (п.89 АП 99)  |  |  |  |  |  |
| 11. | Наличие должностных инструкций персонала ППИ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | (п.89 АП 99)  |  |  |  |  |  |
| 12. | Наличие оборудования (бортового, наземной компьютерной системы, интерфейса с другими                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | (п.63 АП 99)  |  |  |  |  |  |

|                                                                                                         |                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Департамент по авиации | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                    |                        |  |  |  |  |  |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--|--|--|--|--|
|     | источниками данных и СУБП);                                                                                                                                                                        |                        |  |  |  |  |  |
| 13. | Наличие и соответствие:                                                                                                                                                                            |                        |  |  |  |  |  |
|     | - оборудованного помещения для работы персонала с применяемыми техническими средствами;                                                                                                            | (п.95 АП 99)           |  |  |  |  |  |
|     | - оборудованного помещения с средствами для размещения материалов обработки полетных данных как в бумажном, так и в электронном виде;                                                              |                        |  |  |  |  |  |
|     | - средств связи и коммуникации;                                                                                                                                                                    |                        |  |  |  |  |  |
|     | - типовой ЭД в соответствии с эксплуатируемыми типами ВС, бортовых самописцев, ADRS, технологиями, используемыми на ВС для сбора полетных данных;                                                  |                        |  |  |  |  |  |
| 14. | Наличие внесенного в реестр и допущенного к использованию СПО в соответствии с эксплуатируемыми типами ВС, бортовых самописцев, ADRS, технологиями, используемыми на ВС для сбора полетных данных. | (п.95 АП 99)           |  |  |  |  |  |
| 15. | Обеспечение регулярности сбора, обработки и анализа полетных данных:                                                                                                                               |                        |  |  |  |  |  |
|     | - на месте базирования;                                                                                                                                                                            | (п.25, 29 АП 99)       |  |  |  |  |  |
|     | - при выполнении полетов в отрыве от места базирования ВС;                                                                                                                                         |                        |  |  |  |  |  |
| 16. | Наличие графика сбора и обработки ПИ                                                                                                                                                               | (Приложение 1 АП № 99) |  |  |  |  |  |
| 17. | Соблюдение интервалов технического обслуживания систем ударостойких бортовых самописцев и тарифовочных работ в отношении датчиков, предназначенных для работы с бортовыми самописцами              | (п.14 АП 99)           |  |  |  |  |  |
| 18. | Наличие и порядок ведения:                                                                                                                                                                         |                        |  |  |  |  |  |
|     | - журнала регистрации нарушений сроков сбора и обработки полетных данных (допускается в электронной форме)                                                                                         | (п.28 АП 99)           |  |  |  |  |  |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                    |  |  |  |  |  |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--|--|--|--|--|
|     | - журнала учета поступлений носителей полетных данных на обработку                                                                                                                                                                                                                              | (п.75 АП 99)       |  |  |  |  |  |
|     | - журнала учета отказов и неисправностей авиационных изделий, выявленных при обработке полетных данных                                                                                                                                                                                          | (п.75 АП 99)       |  |  |  |  |  |
|     | - журнала выдачи результатов обработки полетной информации или отметок в электронной базе полетных данных                                                                                                                                                                                       | (п.75 АП 99)       |  |  |  |  |  |
| 19. | Использование электронного документооборота и учета работы ППИ                                                                                                                                                                                                                                  | (п.97 АП 99)       |  |  |  |  |  |
| 20. | Получение от организации разработчика модификации, иной организации циклограмм регистрируемых параметров, тарифовочных характеристик, таблиц, графиков, контрольных карт параметров, перечней регистрируемых аналоговых параметров и разовых команд, фреймов данных для вновь приобретенных ВС. | (п.29, п.82 АП 99) |  |  |  |  |  |
| 21. | Наличие на борту ВС и в ППИ всех тарифовочных таблиц датчиков бортовых самописцев, тарифовочных лент и обновление их при замене или при очередных тарифовочных работах                                                                                                                          | (п.29 АП 99)       |  |  |  |  |  |
| 22. | Соблюдение требований к обработке речевой информации (глава 6 АП 99 ).                                                                                                                                                                                                                          |                    |  |  |  |  |  |
|     | Наличие специалистов летной службы, имеющих опыт ведения радиообмена и, при необходимости, документальное подтверждение знания языка, на котором ведется радиообмен, наделенных правом воспроизведения и анализа речевой информации при оценке качества выполнения полета                       | п.32, п.38 АП 99   |  |  |  |  |  |
|     | Соблюдение требований и периодичность                                                                                                                                                                                                                                                           | (п.37 АП 99)       |  |  |  |  |  |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                           |               |  |  |  |  |  |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--|--|--|--|--|
|     | комплексного контроля полета                                                              |               |  |  |  |  |  |
|     | Наличие специалиста ППИ, занимающегося документированием и совмещением речевой информации | (п.38 АП 99)  |  |  |  |  |  |
| 23. | Наличие материалов анализа эффективности ПАПД                                             | (п. 71 АП 99) |  |  |  |  |  |
| 24. | Предоставление в ДА ежегодной информации о функционировании ПАПД                          | (п.72 АП 99)  |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

Приложение  
к инспекционному  
контрольному перечню № \_\_\_\_  
на \_\_\_\_\_ листах

Перечень несоответствий  
к инспекционному контрольному перечню №

\_\_\_\_\_  
(наименование инспекционного контрольного перечня)

| № п/п | Содержание несоответствия | Категория | Примечания |
|-------|---------------------------|-----------|------------|
|       |                           |           |            |
|       |                           |           |            |
|       |                           |           |            |

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)





Приложение 15  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Инспекционный контрольный перечень проверки заявителя  
 при демонстрации процедур вынужденной посадки на воду

| Заявитель: _____                                                              |                                                                                                                                       |                                                                                                  |                  |             |            |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------|------------|
| Место проведения проверки:                                                    | Дата (день, месяц, год):                                                                                                              | Тип и модель ВС:                                                                                 |                  |             |            |
| Цель проверки:<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____ | Количество установленных мест на :ВС _____<br>_____                                                                                   | Фамилии, инициалы членов экипажа:<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____ |                  |             |            |
| №<br>п/п                                                                      | Аспекты, подлежащие проверке                                                                                                          | Соответствует                                                                                    | Не соответствует | Неприменимо | Примечание |
| 1.                                                                            | Подготовка пассажиров и ВС к демонстрации процедур вынужденной посадки ВС на воду.                                                    |                                                                                                  |                  |             |            |
| 2.                                                                            | Наличие на борту ВС достаточного количества предметов аварийно-спасательного оборудования:                                            |                                                                                                  |                  |             |            |
| 2.1                                                                           | спасательные плоты;                                                                                                                   |                                                                                                  |                  |             |            |
| 2.2                                                                           | надувные трапы (желоба);                                                                                                              |                                                                                                  |                  |             |            |
| 2.3                                                                           | спасательные жилеты;                                                                                                                  |                                                                                                  |                  |             |            |
| 2.4                                                                           | комплект медицинских средств (MEDICAL KIT);                                                                                           |                                                                                                  |                  |             |            |
| 2.5                                                                           | комплект первой помощи;                                                                                                               |                                                                                                  |                  |             |            |
| 2.6                                                                           | универсальный профилактический комплект;                                                                                              |                                                                                                  |                  |             |            |
| 2.7                                                                           | аварийные приводные передатчики (ELT).                                                                                                |                                                                                                  |                  |             |            |
| 3.                                                                            | Размещение аварийно-спасательного оборудования согласно схеме, может ли оно быть легко снято или сброшено с ВС в установленное время. |                                                                                                  |                  |             |            |
| 4.                                                                            | Наличие и использование средств,                                                                                                      |                                                                                                  |                  |             |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |  |  |  |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|     | препятствующих сносу аварийно-спасательного оборудования в сторону от оставшихся в живых пассажиров и членов экипажа ВС.                                                                                                                                            |  |  |  |  |
| 5.  | Наполняются ли надувные трапы, спасательные жилеты и спасательные плоты воздухом полностью в установленные периоды времени, обеспечивается ли правильное разворачивание надувных трапов и работает ли другое аварийно-спасательное оборудование надлежащим образом. |  |  |  |  |
| 6.  | Выбор аварийных выходов, используемых при демонстрации процедур вынужденной посадки на воду, легкость их открытия.                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 7.  | Порядок и полнота выполнения членами экипажа ВС аварийных процедур и соответствующих контрольных перечней в соответствии со своими должностными обязанностями.                                                                                                      |  |  |  |  |
| 8.  | Соответствие обучения членов экипажа ВС по аварийным процедурам и использованию аварийно-спасательного оборудования, в том числе по тренировкам на воде.                                                                                                            |  |  |  |  |
| 9.  | Знание членами экипажа ВС своих должностных обязанностей и своевременность их выполнения.                                                                                                                                                                           |  |  |  |  |
| 10. | Способность членов экипажа ВС производить быструю эвакуацию людей в критических условиях за короткий период времени, пока ВС будет находиться на плаву.                                                                                                             |  |  |  |  |
| 11. | Соблюдение членами экипажа ВС мер предосторожности, позволяющих предотвратить возможные травмы эвакуированным пассажирам или самим себе.                                                                                                                            |  |  |  |  |
| 12. | Время от начала эвакуации до открытия каждой аварийной двери или аварийного выхода.                                                                                                                                                                                 |  |  |  |  |
| 13. | Время приведения в действие каждого спасательного плота.                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |  |
| 14. | Время, необходимое для наполнения каждого спасательного плота.                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |  |
| 15. | Время, необходимое для размещения всех пассажиров и членов экипажа ВС в спасательных плотах.                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |

ЗАКЛЮЧЕНИЕ:

---



---



---



---



---

Департамент по авиации



Руководство по процедурам сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских воздушных судов

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(подпись, фамилия, инициалы, инспекторов)

\_\_\_\_\_

(подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Приложение 16  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Инспекционные контрольные перечни проверки заявителя  
 при демонстрации летной эксплуатации

Инспекционный контрольный перечень  
 проверки работы летного экипажа

Заявитель: \_\_\_\_\_

Цель проверки: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании: \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_

|                            |  |                               |  |
|----------------------------|--|-------------------------------|--|
| Тип ВС _____               |  | Регистрационный знак ВС _____ |  |
| Рейс № _____               |  | Маршрут полета _____          |  |
| Командир ВС _____          |  | Второй пилот _____            |  |
| Штурман _____              |  | Б/инженер (б/м) _____         |  |
| Б/радист _____             |  |                               |  |
| Общее полетное время _____ |  | Количество полетов _____      |  |

| №<br>п/п                | Элементы проверки                                                                                                                                                                             | Оценка | Примечание |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------|
| <b>1. ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ</b> |                                                                                                                                                                                               |        |            |
| 1.1.                    | Прохождение предполетного медицинского осмотра                                                                                                                                                |        |            |
| 1.2.                    | Порядок проведения предполетной подготовки                                                                                                                                                    |        |            |
| 1.3.                    | Анализ метеоусловий                                                                                                                                                                           |        |            |
| 1.4.                    | Планирование полета (Flight Plan)                                                                                                                                                             |        |            |
| 1.5.                    | Навигационное (штурманское) обеспечение (специальное помещение для подготовки, получение и изучение NOTAM, получение сборников АНИ и другая необходимая для полета информация и документация) |        |            |
| 1.6.                    | Рабочий план полета                                                                                                                                                                           |        |            |
| 1.7.                    | Принятие решения на вылет                                                                                                                                                                     |        |            |
| 1.8.                    | Предполетный осмотр ВС экипажем                                                                                                                                                               |        |            |
| 1.9.                    | Предполетная проверка (осмотр) ВС в целях обнаружения посторонних лиц, подозрительных предметов, взрывчатых веществ или других опасных устройств.                                             |        |            |
| 1.10.                   | Оформление бортового журнала ВС                                                                                                                                                               |        |            |
| 1.11.                   | Наличие документов, которые должны находиться на борту ВС при выполнении полетов                                                                                                              |        |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                       |                                                                                                                                                                |  |  |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| 1.12.                 | Расчет максимально допустимой взлетной массы ВС и взлетных характеристик в зависимости от конкретных условий взлета                                            |  |  |
| 1.13.                 | Масса загрузки, размещение в пределах ограничений. Крепление груза, почты, багажа                                                                              |  |  |
| 1.14.                 | Заполнение центровочного графика, центровка ВС в пределах эксплуатационных ограничений                                                                         |  |  |
| 1.15.                 | Запас топлива при вылете, соответствие применяемой эксплуатантом ВС методики расчета топлива                                                                   |  |  |
| 1.16.                 | Проверка экипажем бортовых систем ВС                                                                                                                           |  |  |
| 1.17.                 | Проверка кислородного оборудования и кислородных масок. Использование кислорода в полете.                                                                      |  |  |
| 1.18.                 | Доклады членов экипажа о готовности к полету.                                                                                                                  |  |  |
| <b>2. ВЫЛЕТ</b>       |                                                                                                                                                                |  |  |
| 2.1.                  | Порядок действий при запуске двигателей                                                                                                                        |  |  |
| 2.2.                  | Проверка работы двигателей                                                                                                                                     |  |  |
| 2.3.                  | Понимание и запись диспетчерских разрешений                                                                                                                    |  |  |
| 2.4.                  | Соблюдение правил и схемы руления, получение разрешения на вылет                                                                                               |  |  |
| 2.5.                  | Взлет:<br>ППП - <input type="text"/> ПВП - <input type="text"/> КВС - <input type="text"/> 2 пилот - <input type="text"/><br>Метеоусловия <input type="text"/> |  |  |
| 2.6.                  | Выдерживание скоростей V1, Vr, V2                                                                                                                              |  |  |
| 2.7.                  | Выдерживание параметров полета, соблюдение схемы SID                                                                                                           |  |  |
| 2.8.                  | Использование карты контрольных проверок                                                                                                                       |  |  |
| 2.9.                  | Эксплуатационные приемы снижения шума (где требуется)                                                                                                          |  |  |
| 2.10.                 | Взаимодействие в экипаже и соблюдение технологии работы членов экипажа на взлете, в наборе высоты                                                              |  |  |
| <b>3. НА МАРШРУТЕ</b> |                                                                                                                                                                |  |  |
| 3.1.                  | Соблюдение минимальных безопасных высот                                                                                                                        |  |  |
| 3.2.                  | Использование кислорода в полете.                                                                                                                              |  |  |
| 3.3.                  | Использование радионавигационного оборудования                                                                                                                 |  |  |
| 3.4.                  | Выполнение указаний диспетчера                                                                                                                                 |  |  |
| 3.5.                  | Визуальная и радиоосмотрительность                                                                                                                             |  |  |
| 3.6.                  | Выдерживание параметров полета                                                                                                                                 |  |  |
| 3.7.                  | Изменение высот в полете                                                                                                                                       |  |  |
| 3.8.                  | Использование наземных радиосредств                                                                                                                            |  |  |
| 3.9.                  | Соблюдение правил полета в зоне ожидания                                                                                                                       |  |  |
| 3.10.                 | Использование карты контрольных проверок                                                                                                                       |  |  |
| 3.11.                 | Взаимодействие в экипаже и соблюдение технологии работы членов экипажа в крейсерском полете и на снижении                                                      |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

| 4. ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА                                                                       |                                                                                                                                                                                |               |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--|
| 4.1.                                                                                                | Выполнение предпосадочной подготовки перед снижением с эшелона или до входа ВС в диспетчерскую зону (ниже эшелона перехода)                                                    |               |  |
| 4.2.                                                                                                | Выдерживание схемы STAR и параметров полета                                                                                                                                    |               |  |
| 4.3.                                                                                                | Тип захода на посадку<br>ППП - <input type="checkbox"/> ПВП - <input type="checkbox"/> КВС - <input type="checkbox"/> 2 пилот - <input type="checkbox"/><br>Метеоусловия _____ |               |  |
| 4.4.                                                                                                | Соблюдение правил ведения радиосвязи                                                                                                                                           |               |  |
| 4.5.                                                                                                | Контроль за работой экипажа                                                                                                                                                    |               |  |
| 4.6.                                                                                                | Соблюдение правил полетов                                                                                                                                                      |               |  |
| 4.7.                                                                                                | Соблюдение правил и схемы руления                                                                                                                                              |               |  |
| 4.8.                                                                                                | Использование карты контрольных проверок                                                                                                                                       |               |  |
| 4.9.                                                                                                | Взаимодействие в экипаже и соблюдение технологии работы членов экипажа при заходе на посадку, посадке и рулении                                                                |               |  |
| 5. ПОСЛЕПОЛЕТНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ                                                                          |                                                                                                                                                                                |               |  |
| 5.1.                                                                                                | Проведение послеполетного осмотра ВС                                                                                                                                           |               |  |
| 5.2.                                                                                                | Оформление бортового журнала, регистрация в бортовом журнале технических неисправностей ВС после полета (при наличии)                                                          |               |  |
| 5.3.                                                                                                | Проведение КВС послеполетного разбора в экипаже                                                                                                                                |               |  |
| 6. ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ                                                                                    |                                                                                                                                                                                |               |  |
| 6.1.                                                                                                | Соблюдение эксплуатационных инструкций в соответствии с требованиями РЛЭ и процедур/требований эксплуатанта ВС в соответствии с требованиями РПП                               |               |  |
| 6.2.                                                                                                | Соблюдение инструкций и процедур в соответствии со специальными разрешениями, указанными в эксплуатационных спецификациях ВС.                                                  |               |  |
| 6.3.                                                                                                | Свидетельства, наличие квалификационных отметок, медицинские сертификаты                                                                                                       |               |  |
| 6.4.                                                                                                | Физическое состояние, внешний вид, соблюдение правил ношения форменной одежды                                                                                                  |               |  |
| ЗАМЕЧАНИЯ, РЕКОМЕНДАЦИИ<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____<br>_____<br> |                                                                                                                                                                                |               |  |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ                                                                                          |                                                                                                                                                                                | Общая оценка: |  |
| _____<br>_____<br>_____<br>_____<br>                                                                |                                                                                                                                                                                |               |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                               |  |
|---------------------------------------------------------------|--|
|                                                               |  |
| _____<br>(Подпись, фамилия, инициалы инспектора)              |  |
| _____<br>(Подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя) |  |

Шкала оценок: С – стандарт (отлично); ПС – почти стандарт (хорошо); Н – ниже стандарта (удовлетворительно); НУ – не удовлетворительно; НВ – не выполнялось.

Примечание. Для Н и НУ даются письменные пояснения.

### Инспекционный контрольный перечень проверки грузовой кабины и работы бортоператоров (для грузовых ВС)

Заявитель: \_\_\_\_\_

Цель проверки: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

|                                   |                                                  |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------|
| Тип ВС _____                      | Регистрационный знак ВС _____                    |
| Рейс № _____                      | Маршрут _____                                    |
| Аэропорт загрузки/разгрузки _____ |                                                  |
| Командир ВС _____                 | Старший бортоператор _____                       |
| Время полета _____                | Кол-во полетов _____ Кол-во сопровождающих _____ |

| №<br>п/п                   | Элемент проверки                                                                             | Оценка | Примечание |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------|
| <b>1. ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ</b>    |                                                                                              |        |            |
| <b>1.1. Общие вопросы</b>  |                                                                                              |        |            |
| 1.                         | Прохождение членами кабинного экипажа предполетных процедур (медосмотр, осмотр и приемка ВС) |        |            |
| 2.                         | Проведение предполетного осмотра ВС в целях обеспечения авиационной безопасности             |        |            |
| 3.                         | Соблюдение эксплуатационных требований при загрузке багажа, почты, груза                     |        |            |
| 4.                         | Размещение багажа, почты, груза                                                              |        |            |
| 5.                         | Крепление багажа, почты, груза                                                               |        |            |
| 6.                         | Контроль подъезда/отъезда к/от ВС спецтранспорта                                             |        |            |
| <b>1.2 Грузовая кабина</b> |                                                                                              |        |            |
| 1.                         | Сигнализация положения ручек выходов<br>Положение сигнальных лент                            |        |            |
| 2.                         | Огнетушители:                                                                                |        |            |
|                            | количество                                                                                   |        |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                 |  |  |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|     | расположение в грузовой кабине                                                                  |  |  |
| 3.  | Медицинская аптечка первой помощи (бортовая)                                                    |  |  |
|     | расположение                                                                                    |  |  |
|     | перечень и соответствие содержимого                                                             |  |  |
| 4.  | Медицинские комплекты                                                                           |  |  |
|     | количество                                                                                      |  |  |
|     | расположение                                                                                    |  |  |
|     | перечень и соответствие содержимого                                                             |  |  |
| 5.  | Кислородное оборудование:                                                                       |  |  |
|     | запас кислорода                                                                                 |  |  |
|     | количество портативных кислородных баллонов                                                     |  |  |
|     | расположение портативных кислородных баллонов                                                   |  |  |
|     | количество кислородных масок                                                                    |  |  |
|     | состояние масок                                                                                 |  |  |
| 6.  | Мегафоны                                                                                        |  |  |
|     | количество                                                                                      |  |  |
|     | расположение                                                                                    |  |  |
|     | проверка работоспособности                                                                      |  |  |
| 7.  | Аварийные выходы<br>(доступ, освещение)                                                         |  |  |
| 8.  | Переносные фонарики                                                                             |  |  |
|     | наличие                                                                                         |  |  |
|     | работоспособность                                                                               |  |  |
| 9.  | Эвакуационные троса (желобы, при наличии):                                                      |  |  |
| 10. | Спасательные жилеты<br>(размещение, целостность упаковки)                                       |  |  |
| 11. | Спасательные плоты                                                                              |  |  |
|     | размещение                                                                                      |  |  |
| 12. | Кресла/ привязные системы кабинного экипажа                                                     |  |  |
| 13. | Контроль табло или информационных надписей<br>«Не курить», «Аварийный выход», «Привязные ремни» |  |  |
| 14. | Бортовой журнал (отложенные неисправности)                                                      |  |  |
| 15. | Инструкции для сопровождающих                                                                   |  |  |
|     | расположение                                                                                    |  |  |
|     | наличие требуемой информации                                                                    |  |  |
| 16. | Состояние и оборудование сидений в грузовой кабине                                              |  |  |
| 17. | Состояние проходов                                                                              |  |  |
|     | подсветка                                                                                       |  |  |
|     | крепление ковровых дорожек (при наличии)                                                        |  |  |
| 18. | Сигнальные табло для пассажиров                                                                 |  |  |
| 19. | Багажные полки для хранения ручной клади                                                        |  |  |
|     | механизм фиксации                                                                               |  |  |
|     | доступ к оборудованию                                                                           |  |  |
| 20. | Туалеты                                                                                         |  |  |
|     | информационное табло                                                                            |  |  |
|     | освещение                                                                                       |  |  |
|     | сигнализатор дыма                                                                               |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                               |                                                                                            |  |  |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                               | стационарный огнетушитель                                                                  |  |  |
|                               | работоспособность лючка мусорного бака (при наличии)                                       |  |  |
| 21.                           | Отсеки для хранения кухонного имущества                                                    |  |  |
| 22.                           | Духовой шкаф                                                                               |  |  |
| 23.                           | Бойлер                                                                                     |  |  |
| 24.                           | Электрооборудование:                                                                       |  |  |
|                               | состояние щитков                                                                           |  |  |
|                               | панелей АЗС                                                                                |  |  |
| <b>2. БОРТОПЕРАТОРЫ</b>       |                                                                                            |  |  |
| 1.                            | Наличие и срок действия свидетельств, медицинских сертификатов                             |  |  |
| 2.                            | Форма одежды                                                                               |  |  |
| 3.                            | Координация с летным экипажем                                                              |  |  |
| 4.                            | Взаимодействие с авиационным персоналом наземных служб при подготовке к выполнению полета. |  |  |
| 5.                            | Контроль знания расположения и использования аварийного оборудования.                      |  |  |
| 6.                            | Знание порядка действия в аварийных ситуациях (наличие инструкций в РПП):                  |  |  |
|                               | аварийная связь с экипажем                                                                 |  |  |
|                               | разгерметизация                                                                            |  |  |
|                               | турбулентность атмосферы                                                                   |  |  |
|                               | неуправляемый сопровождающий                                                               |  |  |
|                               | захват ВС                                                                                  |  |  |
| 7.                            | Знание руководства по эксплуатации ВС в части касающейся                                   |  |  |
| 8.                            | Знание технологии работы членов кабинного экипажа                                          |  |  |
| 9.                            | Знание правил и порядка обеспечения авиационной безопасности экипажа и сопровождающих      |  |  |
| 10.                           | Наличие допуска к перевозке опасных грузов (если применимо)                                |  |  |
| 11.                           | Порядок действий при обнаружении подозрительных предметов                                  |  |  |
| <b>3. ПОДГОТОВКА К ВЫЛЕТУ</b> |                                                                                            |  |  |
| 1.                            | Инструктаж сопровождающих.<br>Необходимая информация о полете                              |  |  |
| 2.                            | Инструктаж по использованию аварийных выходов                                              |  |  |
| 3.                            | Инструктаж по пользованию кислородными приборами                                           |  |  |
| 4.                            | Пользование привязными ремнями                                                             |  |  |
| 5.                            | Разборчивость объявлений через систему общего оповещения (при наличии)                     |  |  |
| <b>4. В ПОЛЕТЕ</b>            |                                                                                            |  |  |
| 1.                            | Местонахождение членов кабинного экипажа при взлете                                        |  |  |
| 2.                            | Доклад о готовности грузовой кабины ВС к взлету                                            |  |  |
| 3.                            | Безопасность грузовой кабины                                                               |  |  |
| 4.                            | Пользование привязной системой                                                             |  |  |
| 5.                            | Сигналы для взлета                                                                         |  |  |



|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                   |  |  |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| 6.  | Информация сопровождающим                                                                                                                         |  |  |
| 7.  | Размещение и крепление ручной клади                                                                                                               |  |  |
| 8.  | Меры безопасности на борту при прохождении турбулентных участков (контроль использования привязных ремней, отсутствие перемещений сопровождающих) |  |  |
| 9.  | Контроль размещение багажа, почты, груза в полете                                                                                                 |  |  |
| 10. | Контроль крепление багажа, почты, груза в полете                                                                                                  |  |  |

### 5. ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА

|      |                                                      |  |  |
|------|------------------------------------------------------|--|--|
| 4.1  | Местонахождение членов кабинного экипажа при посадке |  |  |
| 4.2. | Информация сопровождающим                            |  |  |
| 4.3. | Контроль безопасности грузовой кабины                |  |  |
| 4.4  | Контроль размещения и крепления ручной клади         |  |  |
| 4.5  | Контроль размещение багажа, почты, груза             |  |  |
| 4.6  | Контроль крепление багажа, почты, груза              |  |  |
| 4.7. | Ремни безопасности сопровождающих                    |  |  |
| 4.8. | Мониторинг ситуации в грузовой кабине                |  |  |

### 6. ПОСЛЕ ПОСАДКИ

|      |                                                                                                           |  |  |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| 5.1. | Открывание дверей                                                                                         |  |  |
| 5.2. | Проведение послеполетного осмотра ВС                                                                      |  |  |
| 5.3. | Сопровождение сопровождающего при его возвращении в грузовую кабину ВС в случае забытых личных вещей.     |  |  |
| 5.4. | Оформление бортового журнала, регистрация в бортовом журнале неисправностей ВС после полета (при наличии) |  |  |
| 5.5. | Проведение послеполетного осмотра ВС в целях обеспечения авиационной безопасности                         |  |  |
| 5.6. | Проведение КВС послеполетного разбора в экипаже                                                           |  |  |
| 5.6. | Соблюдение эксплуатационных требований при выгрузке багажа, почты, груза                                  |  |  |
| 5.7. | Контроль подъезда/отъезда к/от ВС спецтранспорта                                                          |  |  |

ЗАМЕЧАНИЯ, РЕКОМЕНДАЦИИ \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

|                                    |               |
|------------------------------------|---------------|
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ _____<br>_____<br>_____ | Общая оценка: |
|------------------------------------|---------------|

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                           |  |
|-----------------------------------------------------------|--|
|                                                           |  |
| Подпись, фамилия, инициалы инспектора _____               |  |
| Подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя: _____ |  |

Шкала оценок: С – стандарт (отлично); ПС – почти стандарт (хорошо); Н – ниже стандарта (удовлетворительно); НУ – не удовлетворительно; НВ – не выполнялось.

Примечание. Для Н и НУ даются письменные пояснения.

### Инспекционный контрольный перечень проверки пассажирской кабины ВС и работы кабинного экипажа в полете INSPECTION CHECKLIST FLIGHT REPORT (для пассажирских ВС)

|                                                                |                                                                                                                       |                                 |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Заявитель/Aircraft operator:                                   |                                                                                                                       |                                 |
| Дата проверки/Date:                                            |                                                                                                                       |                                 |
| Цель проверки/Purpose: _____                                   |                                                                                                                       |                                 |
| Свидетельство бортпроводника<br>№ 1/ cabin attendant licences: | номер/number:<br>№                                                                                                    | срок действия/licence validity: |
| Тип ВС/ A/C Type:                                              |                                                                                                                       |                                 |
| Регистрационный номер ВС/ A/C Reg:                             |                                                                                                                       |                                 |
| Номер рейса/Flight number:                                     |                                                                                                                       |                                 |
| Маршрут/ Flight route:                                         |                                                                                                                       |                                 |
| Количество полетов/Number of flight legs:                      |                                                                                                                       |                                 |
| Полетное время/ Flight time:                                   |                                                                                                                       |                                 |
| №<br>п/п                                                       | Этап контроля/Operation Item<br>Процедуры/Procedures                                                                  | Оценка<br>Grade                 |
| <b>I. Предполетные процедуры/Pre-flight procedures:</b>        |                                                                                                                       |                                 |
| 1.                                                             | Прохождение предполетного медицинского осмотра                                                                        |                                 |
| 2.                                                             | Проверка бортпроводником №1 служебных документов у бортпроводников                                                    |                                 |
| 3.                                                             | Контроль за соблюдением норм ношения форменной одежды                                                                 |                                 |
| 4.                                                             | Представление информации бортпроводником №1 в части особенностей рейса                                                |                                 |
| 5.                                                             | Проведение опроса по теме «Знание аварийных процедур»                                                                 |                                 |
| 6.                                                             | Проведение опроса по теме «Знание АСО»                                                                                |                                 |
| 7.                                                             | Проведение «Знание средств и методов оказания первой помощи»                                                          |                                 |
| 8.                                                             | Проведение «Правила перевозки опасных грузов»                                                                         |                                 |
| 9.                                                             | Участие в брифинге с летным экипажем                                                                                  |                                 |
| 10.                                                            | Выполнение бортпроводниками проверки ВС на безопасность (отсутствие посторонних предметов, исправность оборудования): |                                 |
|                                                                | 10.1 контроль сигнализации положения ручки выходов                                                                    |                                 |
|                                                                | 10.2 контроль положения сигнальной ленты                                                                              |                                 |
|                                                                | 10.3 контроль положения ограничительного ремня                                                                        |                                 |
|                                                                | 10.4 контроль за проверкой показаний манометра надувных трапов (эвакуационных желобов)                                |                                 |
|                                                                | 10.5 контроль целостности кожуха спасательных трапов (желобов)                                                        |                                 |
|                                                                | 10.6 контроль размещения спасательных плотов и соответствие их количества РЛЭ                                         |                                 |



|       |                                                                                                                                               |  |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| 10.7  | контроль работоспособности системы сигнализации вызова (табло сигнализации вызова, информационного табло)                                     |  |
| 10.8  | контроль работоспособности системы связи (INTERPHONE)                                                                                         |  |
| 10.9  | контроль работоспособности аварийного освещения                                                                                               |  |
| 10.10 | контроль работоспособности входного освещения, освещения пассажирского салона                                                                 |  |
| 10.11 | контроль размещения в пассажирском салоне сигнальных табло «Выход» и соответствие их количества РЛЭ                                           |  |
| 10.12 | контроль работоспособности сигнальных табло «Выход»                                                                                           |  |
| 10.13 | контроль работоспособности передней станции бортпроводника                                                                                    |  |
| 10.14 | контроль размещения в пассажирском салоне бортового журнала (CABIN LOG)                                                                       |  |
| 10.15 | контроль за заполнением бортового журнала (CABIN LOG) в части наличия отложенных неисправностей                                               |  |
| 10.16 | контроль за соблюдением требований при устранении отложенных неисправностей                                                                   |  |
| 10.17 | контроль за состоянием служебных мест бортпроводника (целостность и санитарное состояние кресел бортпроводника)                               |  |
| 10.18 | контроль работоспособности самоскладывающихся механизмов кресел бортпроводника                                                                |  |
| 10.19 | контроль работоспособности механизма фиксации и регулировки длинны ремней кресел бортпроводника                                               |  |
| 10.20 | контроль за соблюдением требований РЛЭ при проверке аварийных выходов                                                                         |  |
| 10.21 | контроль размещения в пассажирском салоне медицинских комплектов и соответствие их количества РЛЭ                                             |  |
| 10.22 | контроль соответствия перечня медицинских комплектов содержимому                                                                              |  |
| 10.23 | контроль размещения в пассажирском салоне кислородного оборудования (кислородные переносные баллоны и маски) и соответствие их количества РЛЭ |  |
| 10.24 | контроль за проверкой показаний манометра кислородных переносных баллонов                                                                     |  |
| 10.25 | контроль размещения в пассажирском салоне спасательных жилетов и соответствие их количества РЛЭ                                               |  |
| 10.26 | контроль за надежностью крепления кислородного оборудования                                                                                   |  |
| 10.27 | контроль размещения в пассажирском салоне комплектов для опасных грузов                                                                       |  |
| 10.28 | контроль размещения в пассажирском салоне противодымных капюшонов и соответствие их количества РЛЭ                                            |  |
| 10.29 | контроль за надежностью крепления противодымные капюшонов                                                                                     |  |
| 10.30 | контроль размещения в пассажирском салоне огнестойких перчаток и соответствие их количества РЛЭ                                               |  |
| 10.31 | контроль размещения в пассажирском салоне мегафонов и соответствие их количества РЛЭ                                                          |  |
| 10.32 | контроль размещения в пассажирском салоне ELT и соответствие их количества РЛЭ                                                                |  |
| 10.33 | контроль за надежностью крепления ELT                                                                                                         |  |
| 10.34 | контроль размещения в пассажирском салоне переносных фонариков и соответствие их количества РЛЭ                                               |  |
| 10.35 | контроль работоспособности переносных фонариков                                                                                               |  |
| 10.36 | контроль размещения в пассажирском салоне детских ремней, удлинителей ремней безопасности и соответствие их количества РЛЭ                    |  |
| 10.37 | контроль работоспособности спинки пассажирских кресел                                                                                         |  |
| 10.38 | контроль работоспособности подлокотников и подголовников пассажирских кресел                                                                  |  |
| 10.39 | контроль работоспособности ремней безопасности пассажирских кресел                                                                            |  |
| 10.40 | контроль работоспособности механизма фиксации откидных индивидуальных столиков пассажирских кресел                                            |  |
| 10.41 | контроль работоспособности пассажирской сервисной панели (PSU)                                                                                |  |
| 10.42 | контроль работоспособности табло «застегнуть ремни», «не курить»                                                                              |  |

|                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |
|                                                                                                                | <p>10.43 контроль размещения в пассажирском салоне инструкций по безопасности и соответствие их количества РЛЭ</p> <p>10.44 контроль целостности ковровых покрытий</p> <p>10.45 контроль крепления ковровых покрытий</p> <p>10.46 контроль работоспособности замков багажных полок</p> <p>10.47 контроль работоспособности шторок иллюминатора</p> <p>10.48 контроль за соблюдением требований при проверке туалетных комнат</p> <p>10.49 контроль индикации работоспособности детектора дыма туалетных комнат</p> <p>10.50 контроль работоспособности сигнализации вызова бортпроводника из туалетных комнат</p> <p>10.51 контроль работоспособности лючка мусоросборника в туалетных комнатах</p> <p>10.52 контроль за проверкой показаний манометра стационарных огнетушителей в туалетных комнатах</p> <p>10.53 контроль работоспособности механизма фиксации багажных полок</p> <p>10.54 контроль работоспособности крепления тележек</p> <p>10.55 контроль работоспособности крепления отсеков для хранения контейнеров</p> <p>10.56 контроль работоспособности запорного крана водоснабжения</p> <p>10.57 контроль состояния панелей АЗС</p> <p>10.58 контроль наличия РКЭ, его актуальности и его размещения в пассажирском салоне</p> <p>10.59 контроль наличия ДЕМО-КОМПЛЕКТОВ</p> <p>11. Размещение коммерческой загрузки</p> <p>12. Прием бортового питания и посуды на борт ВС</p> <p>13. Размещение бортового питания и посуды на борту ВС</p> <p>14. Оформление полетной документации</p> <p>15. Взаимодействие бортпроводника с персоналом наземных служб</p> <p>16. Осуществление бортпроводником №1 доклада КВС о готовности ВС к выполнению полета</p> |  |
| <p><b>II. Функции, выполняемые в полете/In flight procedures</b></p>                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |
|                                                                                                                | <p>1. Осуществление процедуры инструктажа пассажиров</p> <p>2. Заккрытие дверей ВС</p> <p>3. Перевод дверей в положение «ARMED»</p> <p>4. Демонстрация АСО</p> <p>5. Подготовка пассажирского салона ко взлету/посадке</p> <p>6. Доклад о готовности пассажиров, оборудования ВС и бортпроводников к взлету/посадке</p> <p>7. Выполнение процедуры прохождения турбулентных участков</p> <p>8. Выполнение процедуры обслуживания пассажиров</p> <p>9. Введение индивидуальной работы с пассажирами</p> <p>10. Перевод дверей в положение «DISARMED»</p> <p>11. Открытие дверей ВС</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |
| <p><b>III. Послеполетные процедуры/After flight procedures</b></p>                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |
|                                                                                                                | <p>1. Выполнение процедуры при выходе пассажиров из ВС</p> <p>2. Выполнение процедуры послеполетной проверки ВС на безопасность</p> <p>3. Выполнение процедуры сдачи коммерческой загрузки ВС</p> <p>4. Оформление полетной документации</p> <p>5. Проведение послеполетного разбора</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |
| <p><b>IV. Общие Процедуры/General procedure</b></p>                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |
|                                                                                                                | <p>1. Выполнение процедур управления дверями ВС</p> <p>2. Выполнение информационно-справочной работы</p> <p>3. Соблюдение требований по безопасности при взаимодействии с летным экипажем</p> <p>4. Соблюдение требований по безопасности при взаимодействии членов кабинного экипажа</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                            |                                                         |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 5. Соблюдение требований по охране труда                   |                                                         |
| ЗМЕЧАНИЯ, РЕКОМЕНДАЦИИ / NOTES, RECOMMENDATIONS:           |                                                         |
|                                                            |                                                         |
|                                                            |                                                         |
|                                                            |                                                         |
|                                                            |                                                         |
|                                                            |                                                         |
|                                                            |                                                         |
|                                                            |                                                         |
|                                                            |                                                         |
| Общий вывод о результатах проверки:<br>General conclusion: |                                                         |
|                                                            |                                                         |
|                                                            |                                                         |
|                                                            |                                                         |
| Общая оценка/Assessment:                                   |                                                         |
| КВС _____<br>(фамилия, инициалы)                           | Инспектор<br>(авиационный) _____<br>(фамилия, инициалы) |
| Свидетельство № _____<br>срок действия:                    | Удостоверение инспектора № _____<br>срок действия:      |
| Подпись:                                                   | Подпись:                                                |

Шкала оценок: С – стандарт (отлично); ПС – почти стандарт (хорошо); Н – ниже стандарта (удовлетворительно); НУ – не удовлетворительно; НВ – не выполнялось.  
Примечание. Для Н и НУ даются письменные пояснения.



Приложение 17  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

Классификация несоответствий стандартам обеспечения  
безопасности полетов ВС

1. Категория «1»

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 эксплуатанта ВС 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

К несоответствиям категории «1» относятся следующие нарушения:  
нарушение условий и ограничений, оговоренных в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС;

невыполнение требований приказов, инспекторских предписаний Департамента по авиации и директив производителей авиационной техники;

эксплуатация ВС членами экипажей ВС и специалистами инженерно-технического персонала, не имеющих действующего свидетельства авиационного персонала гражданской авиации Республики Беларусь или удостоверения о придании юридической силы свидетельству авиационного персонала, выданному иностранным государством;

эксплуатация ВС членами экипажей ВС и специалистами инженерно-технического персонала, не имеющих допуска на данный тип ВС;

выполнение полетов на неисправном ВС, с недействительным сертификатом летной годности или без бортовой документации:

заверенной копии сертификата эксплуатанта ВС;

эксплуатационных спецификаций к сертификату эксплуатанта ВС;

регистрационного удостоверения ВС;

сертификата летной годности ВС;

сертификата по шуму на местности;

разрешения на эксплуатацию бортовых радиостанций ВС;

бортового журнала ВС;



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- копии страховых полисов на членов экипажа, на инженерно-технический персонал, на ВС и ответственности перед третьими лицами;
- руководства по летной эксплуатации ВС;
- руководства по технической эксплуатации ВС;
- перечня минимального оборудования;
- выполнение полета с неполным составом летного экипажа (состав летного экипажа, меньше минимально установленного руководством по летной эксплуатации ВС);
- вылет ВС без регистрационных знаков или с искаженными (частично) нанесенными знаками;
- вылет ВС без технического обслуживания;
- вылет ВС без необходимого для полета бортового оборудования, в том числе аварийного;
- эксплуатация ВС, двигателей или их агрегатов сверх установленных ресурсов и сроков службы, определенных разработчиком ВС;
- внесение изменений в конструкцию ВС без разрешения разработчика ВС;
- невыполнение требований и норм по сбору, обработке и анализу полетной информации;
- отсутствие служб или лиц, ответственных за обеспечение авиационной безопасности и перевозку опасных грузов по воздуху в структуре авиакомпаний;
- нарушение правил организации, обеспечения и производства полетов, приведшее к авиационному происшествию;
- сокрытие нарушений правил использования воздушного пространства, авиационных событий и событий, связанных с перевозкой опасных грузов;
- нарушение эксплуатационных ограничений по перевозке пассажиров, их багажа или грузов (сверхнормативная загрузка грузовой или пассажирской кабины ВС);
- случаи перевозки пассажиров, их ручной клади и багажа, грузов, почтовых отправлений, бортовых запасов, не прошедших предполетный досмотр;
- случаи перевозки опасных грузов без выданного Департаментом по авиации освобождения от действий положений Технических инструкций или без специального разрешения на перевозку опасных грузов по воздуху;
- отсутствие РПП и (или) составных частей РПП, утвержденного Департаментом по авиации;
- отсутствие Руководства по СУБП;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

отсутствие Программы авиационной безопасности, утвержденной Департаментом по авиации (для авиакомпаний, выполняющих международные перевозки);

невыполнение эксплуатантом ВС указаний Департамента по авиации по устранению выявленных в ходе инспекционной проверки несоответствий в установленные сроки;

возбуждение против эксплуатанта ВС дела об экономической несостоятельности или банкротстве.

## 2. Категория «2»

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 эксплуатанта ВС, но требует устранения в срок не более трех месяцев с даты утверждения акта сертификационной проверки.

К несоответствиям категории «2» относятся следующие нарушения:

эксплуатация ВС членами экипажа с нарушениями ведения бортовой документации;

невыполнение эксплуатантом ВС требований руководящих документов по ведению летно-штабной документации;

отсутствие установленных процедур по предотвращению доступа в кабину экипажа посторонних лиц;

несоответствие программы авиационной безопасности эксплуатанта ВС требованиям, установленным законодательством Республики Беларусь;

отсутствие чек-листа предполетной проверки (осмотра) ВС в целях обеспечения авиационной безопасности (правила проведения предполетных проверок, в том числе досмотра пассажирского салона);

нарушение эксплуатантом ВС установленных норм рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС;

нарушение установленных обязательных требований по проведению периодической и тренажерной подготовок, поддержания и повышения квалификации членов летного и кабинного экипажей ВС;

отсутствие у лиц, ответственных за обеспечение авиационной безопасности и перевозку опасных грузов по воздуху документа, подтверждающего прохождение подготовки по авиационной безопасности, перевозке опасных грузов;

несоответствие структуры или штатной численности эксплуатанта ВС установленным требованиям;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

несоответствие положений о подразделениях и службах, должностных инструкций работников;

отсутствие приказов о назначении на должность авиационного персонала, лиц, ответственных за ведение контрольных экземпляров нормативных документов и руководства по эксплуатации ВС по типам ВС, дела эксплуатанта ВС.

### 3. Категория «3».

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 эксплуатанта ВС, но требует устранения в срок не более шести месяцев с даты утверждения акта сертификационной проверки.

К несоответствиям категории «3», в том числе, относятся следующие нарушения:

несоответствие лиц, ответственных за летную эксплуатацию ВС, техническое обслуживание ВС, управление безопасностью полетов, перевозку опасных грузов по воздуху и авиационную безопасность, квалификационным требованиям;

нарушения сроков предоставления отчетности в Департамент по авиации;

несвоевременное продление договоров на обеспечение полетов ВС;

несоответствие требованиям заполнения документации;

отсутствие или несоответствие инструкции по охране труда установленным требованиям;

отсутствие форменной одежды;

иные нарушения, не относящиеся к несоответствиям категории «1» и «2», по согласованию с председателем комиссии по сертификации.



Приложение 18  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

Форма

УТВЕРЖДАЮ

Директор Департамента  
по авиации Министерства  
транспорта и коммуникаций  
Республики Беларусь

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

АКТ  
сертификационной проверки

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_  
(дата составления)

\_\_\_\_\_ (место составления)

На основании приказа Департамента по авиации Министерства  
транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от «\_\_\_»  
\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

комиссией в составе: \_\_\_\_\_

(должности, фамилии, инициалы проверяющих, с указанием руководителя проверки)

проведена сертификационная проверка: \_\_\_\_\_  
(наименование и адрес места нахождения проверяемого эксплуатанта ВС)

направления проверки \_\_\_\_\_

за период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Проверка начата \_\_\_\_\_ окончена \_\_\_\_\_

Проверка приостанавливалась с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

В ходе проверки \_\_\_\_\_  
 (использовались или не использовались)

технические средства \_\_\_\_\_  
 (наименование технических средств, серия, номер)

Руководитель проверяемого эксплуатанта ВС: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
 (должность, фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется)

Должностные лица проверяемого эксплуатанта ВС, привлекаемые к  
 проверке: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
 (должность, фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется)

Результаты проверки *(по каждому вопросу, подлежащему проверке, в соответствии с заданием на проведение проверки)*:

В ходе проверки выявлены следующие несоответствия *(по каждому вопросу, подлежащему проверке, в соответствии с заданием на проведение проверки)*:

| №<br>п/п | Описание несоответствия | Категория | Рекомендации |
|----------|-------------------------|-----------|--------------|
|          |                         |           |              |
|          |                         |           |              |
|          |                         |           |              |

Общие результаты сертификационной проверки:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**ВЫВОД:**

Приложение: \_\_\_\_\_  
 (описание документов и количество листов).

Председатель комиссии \_\_\_\_\_  
 (подпись, фамилия, инициалы)

Члены комиссии:

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

Приложение 19  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Форма

СОГЛАСОВАНО  
 Директор Департамента  
 по авиации

\_\_\_\_\_  
 (подпись, инициалы, фамилия)  
 « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г

УТВЕРЖДАЮ  
 Директор  
 (наименование организации)

\_\_\_\_\_  
 (подпись, инициалы, фамилия)  
 « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г

ПЛАН  
 мероприятий по устранению несоответствий по категории "2" и "3",  
 выявленных при проведении сертификационной проверки

\_\_\_\_\_  
 (наименование эксплуатанта ВС)  
 в период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

| №<br>п/п                                         | Содержание несоответствия | Категория | Мероприятия по<br>устранению<br>несоответствия | Срок устранения<br>несоответствия,<br>ответственный | Отметка об<br>устранении, дата,<br>подпись<br>ответственного |
|--------------------------------------------------|---------------------------|-----------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Наименование инспекционного контрольного перечня |                           |           |                                                |                                                     |                                                              |
| 1.                                               |                           |           |                                                |                                                     |                                                              |
| Наименование инспекционного контрольного перечня |                           |           |                                                |                                                     |                                                              |
| 2.                                               |                           |           |                                                |                                                     |                                                              |
| Наименование инспекционного контрольного перечня |                           |           |                                                |                                                     |                                                              |
| 3.                                               |                           |           |                                                |                                                     |                                                              |

Представитель заявителя (ответственный за сертификацию):

\_\_\_\_\_  
 (должность, подпись, инициалы, фамилия)

Примечание: при перечислении несоответствий в колонке № п/п таблицы  
 Плана использовать сквозную нумерацию.



Приложение 20  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Порядок заполнения формы сертификата эксплуатанта ВС  
 и эксплуатационных спецификаций к нему

Форма

Сертификат эксплуатанта воздушного судна

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br><b>РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ</b><br><b>REPUBLIC OF BELARUS</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>ДЕПАРТАМЕНТ ПОАВИАЦИИ</b><br><b>МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ</b><br><b>DEPARTMENT OF AVIATION</b><br><b>OF MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО СУДНА</b><br><b>AIR OPERATOR CERTIFICATE</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| № <sup>1</sup><br>Дата истечения срока действия <sup>2</sup><br><hr/> Expiry date                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Наименование эксплуатанта <sup>3</sup><br>Коммерческое название <sup>4</sup> :<br>Db a trading name:<br>Адрес эксплуатанта <sup>5</sup> :<br>Operator address:<br>Телефон <sup>6</sup> :<br>Telephone:<br>Факс:<br>Fax:<br>E-mail<br>E-mail | Оперативная связь в эксплуатации <sup>7</sup><br>Контактная информация,<br>позволяющая незамедлительно<br>связаться с оперативным<br>руководством, приведена в <sup>8</sup><br><hr/> Contact details, at operational<br>management can be contacted without<br>undue delay, are listed in<br>the |
| Настоящий сертификат удостоверяет в том, что _____ <sup>9</sup> 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 _____ <sup>10</sup><br>This certificate certifies that _____ <sup>9</sup> is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and the _____ <sup>10</sup> |                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Дата выдачи <sup>11</sup><br>Date of issue                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Подпись <sup>12</sup><br>Signature<br>Должность<br>Title                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

Примечания:

<sup>1</sup> Индивидуальный номер сертификата эксплуатанта ВС, выданного государством эксплуатанта ВС.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

<sup>2</sup> Дата, после которой прекращается действие сертификата эксплуатанта воздушного судна (день, месяц, год).

<sup>3</sup> Заменяется на зарегистрированное наименование эксплуатанта ВС.

<sup>4</sup> Коммерческое название эксплуатанта ВС, если оно иное. Вставить «ОПК» перед коммерческим названием (означает «Осуществляет перевозки как»).

<sup>5</sup> Адрес основного места деятельности эксплуатанта ВС.

<sup>6</sup> Номера телефона и факса основного места деятельности эксплуатанта ВС, включая код страны. Следует указать адрес электронной почты, если имеется.

<sup>7</sup> 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 cabinного экипажей, перевозки опасных грузов по воздуху и других соответствующих вопросов.

<sup>8</sup> Указать находящийся на борту ВС контролируемый документ, в котором приведена контактная информация, со ссылкой на соответствующий пункт или страницу.

<sup>9</sup> Зарегистрированное наименование эксплуатанта ВС.

<sup>10</sup> Указать соответствующие авиационные правила.

<sup>11</sup> Дата выдачи сертификата эксплуатанта ВС (день, месяц, год).

<sup>12</sup> Указать должность, фамилию и инициалы. Подпись директора Департамента по авиации либо лица, выполняющего его обязанности.

|                                                                                  |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Форма

Эксплуатационные спецификации  
к сертификату эксплуатанта воздушного судна

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                          |                                                |                                                                   |                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| <b>ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ</b><br>(с соблюдением утвержденных условий в Руководстве по производству полетов)<br><b>OPERATIONS SPECIFICATIONS</b><br>(subject to the approved conditions in the operations manual)                                                                                                           |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| Контактная информация выдавшего полномочного органа <sup>1</sup><br>Issuing authority contact details<br><br><b>ДЕПАРТАМЕНТ ПО АВИАЦИИ</b><br><b>МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ</b><br><b>DEPARTMENT OF AVIATION</b><br><b>OF MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS</b> |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| Телефон: _____                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                          | Факс: _____                                    |                                                                   | E-mail _____                                 |
| Telephone: _____                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                          | Fax: _____                                     |                                                                   | E-mail _____                                 |
| Сертификат эксплуатанта ВС <sup>2</sup> № _____                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                          | Наименование эксплуатанта <sup>3</sup> : _____ |                                                                   |                                              |
| Air operator certificate № _____                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                          | Operator name: _____                           |                                                                   |                                              |
| Коммерческое название <sup>3</sup> : _____                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                          | Дата <sup>4</sup> _____                        |                                                                   | Подпись _____                                |
| Dba trading name: _____                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                          | Date _____                                     |                                                                   | Signature _____                              |
| Модель воздушного судна <sup>5</sup> : _____                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| Aircraft model: _____                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| Регистрационный знак ВС <sup>6</sup> _____                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| Registration marks _____                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| Виды полетов: коммерческие воздушные перевозки                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                          | <input type="checkbox"/> Пассажиры             | <input type="checkbox"/> Грузы                                    | <input type="checkbox"/> Прочее <sup>7</sup> |
| Types of operation: Commercial air transportation                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                          | Passengers                                     | Cargo                                                             | Other                                        |
| Районы полетов <sup>8</sup> : _____                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| Area(s) of operation: _____                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| Специальные ограничения <sup>9</sup> _____                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| Special limitations: _____                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| СПЕЦИАЛЬНЫЕ РАЗРЕШЕНИЯ<br>SPECIAL AUTHORIZATIONS                                                                                                                                                                                                                                                                                  | ДА<br>YES                | НЕТ<br>NO                                      | СПЕЦИАЛЬНЫЕ УТВЕРЖДЕНИЯ <sup>10</sup><br>SPECIFIC APPROVALS       | ЗАМЕЧАНИЯ<br>REMARKS                         |
| Опасные грузы<br>Dangerous goods                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                       |                                                                   |                                              |
| Полеты в условиях низкой видимости:<br>Low visibility operations:                                                                                                                                                                                                                                                                 |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| Заход на посадку и посадка<br>Approach and landing                                                                                                                                                                                                                                                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                       | КАТ <sup>11</sup> _____ RVR: _____ м DH: _____ фут                |                                              |
| Взлет<br>Take-off                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                       | CAT _____ RVR: _____ м DH: _____ ft                               |                                              |
| Расширенные эксплуатационные возможности<br>Operational credit(s)                                                                                                                                                                                                                                                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                       | RVR <sup>12</sup> _____ м                                         |                                              |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                          |                                                | RVR: _____ м                                                      |                                              |
| RVSM <sup>14</sup> <input type="checkbox"/> (Неприменимо)                                                                                                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                       |                                                                   |                                              |
| RVSM N/A                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| EDTO <sup>15</sup> <input type="checkbox"/> (Неприменимо)                                                                                                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                       | Максимальное время полета до<br>запасного аэродрома <sup>16</sup> |                                              |
| EDTO N/A                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                          |                                                | _____ минут                                                       |                                              |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                          |                                                | Maximum diversion time:                                           |                                              |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                          |                                                | minutes                                                           |                                              |
| Навигационные спецификации (AR) для<br>полетов в условиях PBN                                                                                                                                                                                                                                                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                       | <sup>17</sup>                                                     |                                              |
| Navigation specifications for PBN operations                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                          |                                                |                                                                   |                                              |
| Полеты в воздушном пространстве<br>MNPS/Minimum navigation performance                                                                                                                                                                                                                                                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                       |                                                                   |                                              |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                          |                                                |                                                                   |                                              |

|                                                                                                                                                              |                                     |                                                                                                    |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|                                                                              |                                     | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |
| specification MNPS <sup>18</sup>                                                                                                                             |                                     |                                                                                                    |  |
| Допуск к использованию электронной системы бортовой документации (EFB)<br>Admission to the use of the electronic system of on-board documentation            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>                                                                           |  |
| Эксплуатация самолетов с одним газотурбинным двигателем ночью или в IMC<br>Operations of single-engined turbine aeroplane at night or in IMC (SET-IMC)       | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>                                                                           |  |
| Эксплуатация вертолетов при выполнении полетов с системой визуализации ночного видения<br>Helicopter operations with the aid of night-vision imaging systems | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>                                                                           |  |
| Вертолетные подъемные операции<br>Helicopter hoist operations                                                                                                | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>                                                                           |  |
| Вертолетная служба скорой медицинской помощи<br>Helicopter emergency medical service operations                                                              | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>                                                                           |  |
| Выполнение полетов вертолетов в открытом море<br>Helicopter offshore operations                                                                              | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>                                                                           |  |
| Поддержание летной годности <sup>19</sup><br>Continuing airworthiness                                                                                        | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/>                                                                |  |
| Прочее <sup>20</sup><br>Others                                                                                                                               |                                     |                                                                                                    |  |
| Дата <sup>4</sup><br>Date                                                                                                                                    | Подпись<br>Signature                |                                                                                                    |  |
| Страница ___ из ___<br>Page of                                                                                                                               |                                     |                                                                                                    |  |

**Примечание:**

<sup>1</sup> Указать номера телефонов и факса, включая код страны, адрес электронной почты Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

<sup>2</sup> Указать соответствующий номер сертификата эксплуатанта ВС.

<sup>3</sup> Указать зарегистрированное наименование эксплуатанта ВС и коммерческое название эксплуатанта, если оно другое.

<sup>4</sup> Дата выдачи эксплуатационных спецификаций (день, месяц, год) и подпись уполномоченного работника Департамента по авиации.

<sup>5</sup> Указать принятое Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/ИКАО обозначение типа, модели и серии или эталонной серии воздушного судна, если серия обозначается.

<sup>6</sup> Указать регистрационный знак ВС или регистрационные знаки ВС, объединенных в одну группу, имеющую одинаковые специальные разрешения, утверждения и ограничения.

<sup>7</sup> Прочие виды перевозок, подлежащие указанию (например, «Оказание скорой медицинской помощи населению»).

<sup>8</sup> Перечень географических районов разрешенных полетов

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

(указываются географические координаты или конкретные маршруты, границы районов полетной информации, государственные границы или границы регионов).

<sup>9</sup> Перечень применимых специальных ограничений (например, «Только ПВП», «Только днем»).

<sup>10</sup> Перечислить в данной колонке допускающие наибольшую свободу критерии для каждого утверждения или типа утверждения (с соответствующими критериями).

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> Указать возможности бортового оборудования (например, системы автоматической посадки, коллиматорный индикатор, системы EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности.

<sup>14</sup> Отметка в ячейке «Неприменимо (N/A)» может быть проставлена только в том случае, если максимальный потолок воздушного судна не достигает ЭП 290.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> 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».

<sup>18</sup> Ограничения, условия и нормативная основа специального разрешения, связанного с навигационными спецификациями,



основанными на характеристиках (например, GNSS, DME/DME/инерциальный опорный блок (далее – IRU). Информация о навигации, основанной на характеристиках, и инструктивный материал, касающийся процесса внедрения и эксплуатационного утверждения, приведены в Дос 9613 «Руководство по навигации, основанной на характеристиках».

<sup>19</sup> 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).

<sup>20</sup> 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, полеты вертолетов на выполнение HESLO, полеты на десантирование парашютистов или грузов и т.п.), утвержденные навигационные характеристики. В случае «сухой» аренды ВС вносятся данные договора аренды, срок его действия и данные сторон, указанные в нем.





Приложение 21  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

Форма

УТВЕРЖДАЮ

Директор Департамента  
по авиации Министерства  
транспорта и коммуникаций  
Республики Беларусь

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

АКТ  
инспекционной проверки

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_  
(дата составления)

\_\_\_\_\_ (место составления)

В соответствии с Программой контроля (надзора) на 20\_\_ г.,  
утвержденной приказом Департамента по авиации от «\_\_\_» \_\_\_\_\_  
20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

комиссией в составе: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (должности, фамилии, инициалы проверяющих, с указанием руководителя проверки)

проведена инспекционная проверка базовых объектов, включая  
представительства эксплуатанта ВС, в том числе при  
(нужное подчеркнуть)

аэропортах): \_\_\_\_\_  
(наименование и адрес места нахождения проверяемого эксплуатанта ВС)

направления проверки \_\_\_\_\_

за период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Проверка начата \_\_\_\_\_ окончена \_\_\_\_\_

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

Проверка приостанавливалась с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.  
 В ходе проверки \_\_\_\_\_  
 (использовались или не использовались)

технические средства \_\_\_\_\_  
 (наименование технических средств, серия, номер)

Руководитель проверяемого эксплуатанта ВС: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 (должность, фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется)

Должностные лица заявителя, привлекаемые к проверке: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (должность, фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется)  
 Результаты проверки *(по каждому вопросу, подлежащему проверке, в соответствии с заданием на проведение проверки)*:

В ходе проверки выявлены следующие несоответствия *(по каждому вопросу, подлежащему проверке, в соответствии с заданием на проведение проверки)*:

| №<br>п/п | Описание несоответствия | Категория | Рекомендации |
|----------|-------------------------|-----------|--------------|
|          |                         |           |              |
|          |                         |           |              |
|          |                         |           |              |

Общие результаты инспекционной проверки:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**ВЫВОД:**

Приложение: \_\_\_\_\_  
 (описание документов и количество листов).

Председатель комиссии \_\_\_\_\_  
 (подпись, фамилия, инициалы)

Члены комиссии:

Приложение 22  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

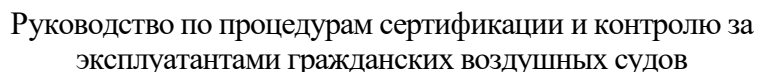
Форма

Отчет о проведенном инспектировании ВС на перроне

| Proof of Inspection №                                                     |                                                                      |                                                                             |                                                                                                                               |                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Date:                                                                     | Local Time Start:                                                    | Local Time End:                                                             | Place:                                                                                                                        |                                                                                  |
| Operator:                                                                 |                                                                      |                                                                             | Type of operation                                                                                                             | <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> O |
| AOC No.:                                                                  | SAFA <input type="checkbox"/><br>or<br>SANA <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/><br>Commercial Air<br>Transport<br>(Annex 6 Part I) | <input type="checkbox"/><br>General<br>Aviation<br>(Annex 6 Part II)                                                          | <input type="checkbox"/><br>Helicopter<br>Operation<br>(Annex 6 Part III)        |
| State:                                                                    |                                                                      |                                                                             |                                                                                                                               |                                                                                  |
| Route from:                                                               |                                                                      |                                                                             | Flight No.:                                                                                                                   |                                                                                  |
| Route to:                                                                 |                                                                      |                                                                             | Flight No.:                                                                                                                   |                                                                                  |
| Chartered by operator:<br>(where applicable)                              |                                                                      |                                                                             | Charterer's State:<br>(where applicable)                                                                                      |                                                                                  |
| Aircraft type:                                                            | Registration mark:                                                   |                                                                             | Construction No.:                                                                                                             |                                                                                  |
| Flight crew's State of<br>licensing:                                      | 2 <sup>nd</sup> State of licensing:<br>(where applicable)            |                                                                             | Aircraft configuration:<br><input type="checkbox"/> Passenger <input type="checkbox"/> Freight <input type="checkbox"/> Combi |                                                                                  |
| Alcohol test:<br>No <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> | Number of crew tested:<br>Cabin crew:                                |                                                                             | Flight crew:                                                                                                                  |                                                                                  |

  
*Information of competent authority  
(logo, contact details tel./fax/e-mail)*

| Item | Std <sup>1</sup> | Cat <sup>2</sup> | Finding description | Item     | Description                                                    | Check | Remark |
|------|------------------|------------------|---------------------|----------|----------------------------------------------------------------|-------|--------|
|      |                  |                  |                     | <b>A</b> | <b>Flight deck</b>                                             |       |        |
|      |                  |                  |                     |          | <b>General</b>                                                 |       |        |
|      |                  |                  |                     | 1        | General condition                                              |       |        |
|      |                  |                  |                     | 2        | Emergency exit                                                 |       |        |
|      |                  |                  |                     | 3        | Equipment                                                      |       |        |
|      |                  |                  |                     |          | <b>Documentation</b>                                           |       |        |
|      |                  |                  |                     | 4        | Manuals                                                        |       |        |
|      |                  |                  |                     | 5        | Checklists                                                     |       |        |
|      |                  |                  |                     | 6        | Radio navigation / instrument charts                           |       |        |
|      |                  |                  |                     | 7        | Minimum Equipment List                                         |       |        |
|      |                  |                  |                     | 8        | Certificate of registration                                    |       |        |
|      |                  |                  |                     | 9        | Noise certificate (where applicable)                           |       |        |
|      |                  |                  |                     | 10       | AOC or equivalent                                              |       |        |
|      |                  |                  |                     | 11       | Radio licence                                                  |       |        |
|      |                  |                  |                     | 12       | Certificate of airworthiness                                   |       |        |
|      |                  |                  |                     |          | <b>Flight data</b>                                             |       |        |
|      |                  |                  |                     | 13       | Flight preparation                                             |       |        |
|      |                  |                  |                     | 14       | Mass and balance calculation                                   |       |        |
|      |                  |                  |                     |          | <b>Safety equipment</b>                                        |       |        |
|      |                  |                  |                     | 15       | Hand fire extinguishers                                        |       |        |
|      |                  |                  |                     | 16       | Life jackets / flotation devices                               |       |        |
|      |                  |                  |                     | 17       | Harness                                                        |       |        |
|      |                  |                  |                     | 18       | Oxygen equipment                                               |       |        |
|      |                  |                  |                     | 19       | Independent portable light                                     |       |        |
|      |                  |                  |                     |          | <b>Flight crew</b>                                             |       |        |
|      |                  |                  |                     | 20       | Flight crew licence / composition                              |       |        |
|      |                  |                  |                     |          | <b>Journey log book / technical log or equivalent</b>          |       |        |
|      |                  |                  |                     | 21       | Journey log book, or equivalent                                |       |        |
|      |                  |                  |                     | 22       | Maintenance release                                            |       |        |
|      |                  |                  |                     | 23       | Defect notification and rectification                          |       |        |
|      |                  |                  |                     | 24       | Pre-flight inspection                                          |       |        |
|      |                  |                  |                     | <b>B</b> | <b>Cabin</b>                                                   |       |        |
|      |                  |                  |                     | 1        | General internal condition                                     |       |        |
|      |                  |                  |                     | 2        | Cabin crew's station & crew rest area                          |       |        |
|      |                  |                  |                     | 3        | First-aid kit / emergency medical kit                          |       |        |
|      |                  |                  |                     | 4        | Hand fire extinguishers                                        |       |        |
|      |                  |                  |                     | 5        | Life-jackets / flotation devices                               |       |        |
|      |                  |                  |                     | 6        | Seat belt and seat condition                                   |       |        |
|      |                  |                  |                     | 7        | Emergency exit, lighting / marking, independent portable light |       |        |
|      |                  |                  |                     | 8        | Slides / life-rafts (as required) / ELTs                       |       |        |
|      |                  |                  |                     | 9        | Oxygen supply (cabin crew and passengers)                      |       |        |
|      |                  |                  |                     | 10       | Safety instructions                                            |       |        |
|      |                  |                  |                     | 11       | Cabin crew members                                             |       |        |
|      |                  |                  |                     | 12       | Access to emergency exits                                      |       |        |
|      |                  |                  |                     | 13       | Stowage of passenger's baggage                                 |       |        |
|      |                  |                  |                     | 14       | Seat capacity                                                  |       |        |
|      |                  |                  |                     | <b>C</b> | <b>Aircraft condition</b>                                      |       |        |
|      |                  |                  |                     | 1        | General external condition                                     |       |        |
|      |                  |                  |                     | 2        | Doors and hatches                                              |       |        |
|      |                  |                  |                     | 3        | Flight controls                                                |       |        |
|      |                  |                  |                     | 4        | Wheels, tyres and brakes                                       |       |        |
|      |                  |                  |                     | 5        | Undercarriage skids / floats                                   |       |        |
|      |                  |                  |                     | 6        | Wheel well                                                     |       |        |



|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          |    |                                              |  |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------|--|--|
|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          | 7  | Power plant and pylon                        |  |  |
|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          | 8  | Fan blades, propellers, rotors (main & tail) |  |  |
|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          | 9  | Obvious repairs                              |  |  |
|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          | 10 | Obvious un-repaired damage                   |  |  |
|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          | 11 | Leakage                                      |  |  |
|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          | D  | Cargo                                        |  |  |
|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          | 1  | General condition of cargo compartment       |  |  |
|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          | 2  | Dangerous goods                              |  |  |
|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          | 3  | Secure stowage of cargo on board             |  |  |
| <sup>1</sup> Inspection Standards: E = EASA, I = ICAO, M = Manufacturer, N = National, O = Others |  |  |  | <sup>2</sup> Finding Category: G = General Remark, 1 = Minor, 2 = Significant, 3 = Major |    |                                              |  |  |
| <b>Additional Information</b> (where applicable)                                                  |  |  |  |                                                                                          |    |                                              |  |  |
| <div style="border: 1px solid black; height: 150px; width: 100%;"></div>                          |  |  |  |                                                                                          |    |                                              |  |  |
| <b>PIC / operator's representative</b> (comments / feedback)                                      |  |  |  | Name & Signature (*)                                                                     |    | <b>Inspector(s) name(s) or number(s):</b>    |  |  |
|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          |    |                                              |  |  |
|                                                                                                   |  |  |  |                                                                                          |    |                                              |  |  |

(\*) Signature by any member of the crew or another representative of the inspected operator does in no way imply acceptance of the listed findings but simply a confirmation that the aircraft has been inspected on the date and at the place indicated on this document.

This report represents an indication of what was found on this occasion and must not be constructed as a determination that the aircraft is fit for the intended flight.

Data submitted in this report can be subject to change upon entering into the ramp inspection tool.

## Порядок заполнения

| №<br>п/п                      | Информация                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Идентификация инспектирования |                                                                                                                                                                                                                                             |
| 1.                            | Идентификация отчета, включает в себя:<br>идентификация типа отчета;<br>идентификация уполномоченного органа в области гражданской авиации;<br>номер бланка;<br>год – 4 цифры, в котором производилось инспектирование ВС, например «2025». |
| 2.                            | Источник (Source): SANA/SAFA                                                                                                                                                                                                                |
| 3.                            | Место инспектирования (Place) – указывается 4-х значное обозначение аэродрома по Doc 7910 ICAO (первые буквы адреса АФТН) и (или) его полное название.                                                                                      |
| 4.                            | Дата (Date) – дата инспектирования указывается в формате ДД-ММ-ГГГГ, например 02-03-2025.                                                                                                                                                   |
| 5.                            | Местное время (Local time) проведения инспектирования ВС указывается в формате (час-минуты), например 17-45.                                                                                                                                |
| Идентификация проверяемого ВС |                                                                                                                                                                                                                                             |
| 6.                            | Эксплуатант ВС (Operator) – для идентификации проверяемого эксплуатанта ВС указывают его 3-х буквенный код по Doc 8585 ICAO или/и его полное название.                                                                                      |
| 7.                            | Государство эксплуатанта (State) – указывается 1 или 2-х значное обозначение государства по Doc 7910 ICAO и (или) полное название).                                                                                                         |
| 8.                            | № сертификата эксплуатанта ВС (AOC number) – указывается номер сертификата эксплуатанта ВС.                                                                                                                                                 |
| 9.                            | Тип рейса (Type of Operation) – указывается тип рейса (регулярный (S) – scheduled, чартерный(N) – non- scheduled, другой (O) – other).                                                                                                      |
| 10.                           | Прибыл из (Route from) – аэропорт прибытия – указывают 4-х буквенное                                                                                                                                                                        |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| №<br>п/п                                | Информация                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                         | обозначение аэродрома, из которого прибыло инспектируемое ВС по Doc 7910 ICAO и (или) его полное название.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 11.                                     | № рейса (Flight №) – указывается номер рейса прибытия согласно расписанию рейсов.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 12.                                     | Убывает в (Route to) – аэропорт вылета – указывают 4-х буквенное обозначение аэродрома, в который вылетает инспектируемое ВС по Doc. 7910 ICAO и (или) его полное название.                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 13.                                     | № рейса (Flight №) – номер рейса вылета согласно расписанию рейсов.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 14.                                     | Эксплуатант-фрахтователь (Chartered by Operator) – идентификация фрахтующего эксплуатанта, применяется только в том случае, когда вместо перевозчика по договору перевозку осуществляет фактический перевозчик или в иных случаях аренды ВС одним эксплуатантом у второго эксплуатанта. В графе указывается 3-х буквенный код эксплуатанта-фрахтователя по Doc 8585 ICAO и (или) его полное название. Если неизвестно или не используется записывается NR. |
| 15.                                     | Государство фрагователя (Charterer's State) указывается 1 или 2-х значное обозначение государства по Doc 7910 ICAO и (или) полное название. Если неизвестно или не используется записывается NR.                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 16.                                     | Тип ВС (Aircraft type) – указывается 3 или 4-х значное обозначение ВС по Doc 8643 ICAO или его полное название.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 17.                                     | Регистрационный знак ВС (Registration mark) – указывается государственный регистрационный знак инспектируемого ВС                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 18.                                     | Конфигурация ВС (Aircraft configuration) – пассажирское Passenger, грузовое Cargo, комбинированное Combi.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 19.                                     | Заводской номер ВС (Aircraft construction number) – используется если у ВС нет государственного регистрационного знака или записывается NR.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 20.                                     | Государство, выдавшее лицензии (свидетельства) пилотам (State of flight crew licensing) – указывают 1 или 2-х значное обозначение государства по Doc 7910 ICAO и (или) полное название.                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 21.                                     | Второе государство, выдавшее лицензии (свидетельства) пилотам (2nd State of flight crew licensing) – фиксирование случая, когда у командира ВС и второго пилота свидетельства выданы разными странами (при необходимости).                                                                                                                                                                                                                                 |
| 22.                                     | Тест на наличие алкоголя и двухих психотропных веществ (Alcohol teset)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Идентификация выявленных несоответствий |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 23.                                     | Пункт (Item) – указывается номер пункта выявленных нарушений, например, B06 для ремней безопасности или C06 для шасси (3 знака).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 24.                                     | Стандарт (Standard), записывается код типа стандарта, по которому выявлено несоответствие (одна цифра) в соответствии с нижеприведенным:<br>I – для стандарта ICAO,<br>N – для национального стандарта,<br>M – для стандарта производителя ВС,<br>O – для других стандартов (в том числе для стандартов эксплуатанта, приведенных в его РПП или иных документах).                                                                                          |
| 25.                                     | Категория (Cat) – указывается категория обнаруженных несоответствий (одна                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

| №<br>п/п                                                    | Информация                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                             | цифра: 1,2,3 или G - как незначительное замечание)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 26.                                                         | Замечания (Finding description) – детальное содержание выявленного несоответствия (число знаков свободно).<br>Детальное содержание выявленного несоответствия должно быть максимально точным и кратким, насколько это возможно, чтобы оно могло быть введено в базу данных без уточнения.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Идентификация предпринятых действий                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 27.                                                         | Класс предпринятых действий/Class of action - указать класс предпринятых действий для устранения нарушений, выявленных при проведении инспектирования ВС на перроне:<br>класс 1 – информация командиру ВС (Information to captain);<br>класс 2 – уведомление эксплуатанту и полномочному органу гражданской авиации его регистрации (Letter to the Authority and operator);<br>класс 3a – ограничения по использованию ВС (Restriction on the aircraft operation);<br>класс 3b – устранение недостатков до вылета ВС (Corrective actions before flight authorities);<br>класс 3c – ВС остановлено для продолжения расследования (Aircraft detained by inspecting NAA (grounded);<br>класс 3d – запрет полетов (Immediate operating ban).<br>Если несоответствия не выявлены, никакой класс действия не должен быть отмечен. |
| 28.                                                         | Комментарии (Comment box) – детальное содержание предпринятых действий (число знаков свободно).<br>Детальное содержание предпринятых действий должно быть максимально точным и кратким насколько это возможно, чтобы оно могло быть введено в базу данных без уточнения.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Идентификация инспектора(ов) и командира инспектируемого ВС |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 29.                                                         | Фамилия, инициалы, номер инспектора (Inspectors' names or numbers) – данные об инспекторе(ах) проводившего(их) инспекцию ВС на перроне.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 30.                                                         | Фамилия, инициалы, подпись командира ВС (Captain's name & signature) – Фамилия, инициалы, подпись командира инспектируемого ВС или иного представителя эксплуатанта (по возможности).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |



## Приложение 23 к Руководству по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов

### Классификация выявленных несоответствий (список предварительно описанных выводов)

|    | Пункт                                 | Категория 1                                                                                      | Категория 2                                                                                                                                                                                                                                                             | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A  | Кабина экипажа/Flight deck            |                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|    | Общее/ General                        |                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 1. | Общее состояние/<br>General Condition | Грязно и неаккуратно. Отсутствует или неисправен механизм открытия двери с рабочих мест пилотов. | Наличие включенных автоматов (Положение выключателей АЗС, не соответствующее требованиям руководства по эксплуатации ВС). Маркировки и (или) трафареты рабочих приборных досок отсутствуют или неточные. Отсутствие или неисправность скрытой связи с бортпроводниками. | <p>Большие незакрепленные объекты (например - багаж) – оборудование не безопасно.</p> <p>Непригодные к эксплуатации сиденья экипажа.</p> <p>Неисправности остекления кабины более установленных в MEL (АММ).</p> <p>Неработоспособность запирающих устройств на входных дверях кабины экипажа.</p> <p>Отсутствует наблюдение за внекабинным пространством с рабочих мест каждого пилота.</p> <p>Количество членов летного экипажа меньше определенного в РПП для данной продолжительности полета.</p> <p>Не установлена армированная дверь кабины экипажа.</p> <p>Ведение записей учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха членов экипажа не соответствует установленным правилам.</p> <p>Член летного экипажа не соответствует требованиям к полетному и служебному (времени отдыха) времени.</p> |
| 2. | Аварийные выходы/<br>Emergency exits  |                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p>Доступ к аварийным выходам затруднен.</p> <p>Аварийные выходы неисправны.</p> <p>Аварийное оборудование неисправно (выходит за рамки MEL).</p> <p>Если применимо, легкое покидание кабины пилотов (канат, люк, ремни безопасности) не пригодны (нет в наличии) или не обеспечивают безопасность.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 3. | Оборудование /<br>Equipment           |                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p>Не установлена система GPWS (выходит за ограничения MEL).</p> <p>Сетка радиочастот не соответствует требованиям запрашиваемого воздушного пространства для зарегистрированного плана полетов (выходит за ограничения MEL).</p> <p>АСАС II отсутствует или неработоспособен (выходит за ограничения MEL).</p> <p>Отсутствие или неисправность аварийных самописцев (выходит за ограничения MEL).</p> <p>Требуемое навигационное оборудование отсутствует или неработоспособно (выходит за ограничения MEL).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                            | Пункт                                                                                       | Категория 1 | Категория 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Документация/Documentation |                                                                                             |             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 4.                         | Руководства/<br>Manuals<br>РЛЭ/FCOM                                                         |             | Неполное, но обеспечивает выполнение летно-технических расчетов                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Отсутствует на борту и невозможно выполнить расчет летно-технических характеристик                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 5.                         | РПП/ОМ                                                                                      |             | Только посредством электронных данных (ноутбуков/cd) и не одобрены НАА.<br>Неполное (см. Дополнение 2 к Приложению 6 ICAO)<br>Не определены требования к учету полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха всех членов экипажа.<br>РПП не утверждено или не действует.<br>В РПП не внесены требуемые изменения и дополнения.<br>Экипаж плохо знает язык, на котором написано РПП. | Отсутствует на борту, или неполное для выполнения расчетов летно-технических характеристик.<br>В РПП нет данных о летно-технических характеристиках и ограничениях ВС.<br>В РПП не определены процедуры безопасной перевозки опасных грузов.<br>В РПП не определены процедуры безопасной дозаправки ВС топливом с пассажирами на борту.<br>Экипаж не знает языка, на котором написано РПП. |
| 6.                         | Карты контрольных проверок, листы контрольных осмотров /<br>Checklists and inspection lists |             | Находятся в труднодоступном месте или явно не используется<br>Не соответствует приведенным в РПП (руководстве по эксплуатации ВС)<br>Не соответствуют конфигурации используемого самолета                                                                                                                                                                                                              | Отсутствуют на борту.<br>Не читаемы.<br>Командиром ВС и вторым пилотом используются разные издания                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 7.                         | Радионавигационные карты/<br>Radio Navigation Charts                                        |             | Не используемые аэронавигационные данные устарели, но необходимые схемы обновлены                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Навигационные карты отсутствуют на борту.<br>Отсутствуют на борту необходимые схемы для захода на посадку по приборам.<br>Устарели навигационные базы данных и схемы.<br>Навигационные базы данных не действительны и не ссылаются на MEL или не соответствуют требованиям MEL.                                                                                                            |
| 8.                         | Перечень минимального оборудования/<br>Minimum Equipment List (MEL)                         |             | MEL отсутствует на борту (бумага, CD, электронный вид, ноутбук) при отсутствии отсроченных недостатков<br>Проверка MEL не соответствует проверке MMEL.<br>Вместо MEL используется MMEL при отсутствии отсроченных недостатков.                                                                                                                                                                         | MEL отсутствует на борту (бумага, CD, электронный вид, ноутбук), но есть отсроченные недостатки.<br>Вместо MEL используется MMEL, но есть отсроченные недостатки.<br>MEL не отражает оборудование, установленное на самолете.<br>MEL не утвержден полномочным органом.                                                                                                                     |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     | Пункт                                                                                                                        | Категория 1                                                                                                                                               | Категория 2                                                                                                                                                                                                                                        | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9.  | Свидетельство о регистрации ВС/<br>Certificate of registration                                                               | Свидетельство по форме и содержанию не соответствует установленным требованиям. Копия не заверена полномочным органом или нет перевода на английский язык | Свидетельство отсутствует на борту<br>Опознавательная табличка отсутствует на борту или по форме не соответствует установленным требованиям.                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 10. | Сертификат ВС по шуму на местности (если требуется)/<br>Noise certificate (where applicable)                                 | Отсутствует на борту или нет перевода на английский язык                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 11. | Сертификат эксплуатанта ВС (или эквивалент), спецификации, страховые полисы/ AOC (or equivalent), specifications, insurances |                                                                                                                                                           | Сертификат и (или) эксплуатационные спецификации не соответствуют требованиям Приложения 6. Нет перевода на английский язык.                                                                                                                       | Отсутствие заверенной копии на борту или окончание срока действия Сертификата эксплуатанта ВС.<br>Отсутствие эксплуатационных спецификаций или несоответствие спецификаций условиям полета.<br>Для российских эксплуатантов:<br>Отсутствие или окончание срока действия полиса (сертификата) страхования ответственности эксплуатанта ВС перед третьими лицами, пассажирами и грузоотправителями, несоответствие суммы страхования ответственностей установленным требованиям.<br>Отсутствие или окончание срока действия полиса (сертификата) страхования всех лиц экипажа ВС (летного, кабинного, других лиц, включенных в задание на полет) |
| 12. | Разрешение на бортовые радиостанции/<br>Radio licenses                                                                       | Не заверенная копия                                                                                                                                       | Отсутствует на борту. Информация в разрешении на радиостанцию неверна.                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 13. | Сертификат летной годности ВС/ Certificate of airworthiness                                                                  | Форма Сертификата не полностью соответствует требованиям Приложения 8                                                                                     | Копия не заверена полномочным органом. Отсутствует перевод на английский язык.                                                                                                                                                                     | Отсутствует на борту. Недействителен.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|     | Полетные данные/Flight data                                                                                                  |                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 14. | Предполетная подготовка/ Flight preparation                                                                                  | Отсутствие копии Плана полета на земле. Копия Плана полета не подписана командиром ВС.                                                                    | Неправильно заполнено поле 10 флайт-плана. Рабочий план полета не соответствует РПП. В РПП не определен порядок мониторинга за топливом. Некорректное заполнение рабочего плана полетов. Проведение расчетов для полета при отсутствии документов. | Нарушены требования процедуры EDTO. Неполная предполетная подготовка или ее отсутствие (погода, NOTAM, анализ аэропортов). Нарушены требования по противообледенительной обработке, имеется обледенение ВС. Оборудование ВС не соответствует заявленному. Летно-технические характеристики и расход топлива рассчитаны неудовлетворительно (вылет). Требуемые расчеты топлива отсутствуют                                                                                                                                                                                                                                                      |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                     | Пункт                                                                                        | Категория 1                                                                       | Категория 2                                                                                                                                                                                                         | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                     |                                                                                              |                                                                                   | Отсутствие данных по мониторингу за топливом (прилет).<br>Различия между компьютерными и фактическими данными по топливу.                                                                                           | или устарели.<br>Не учтен повышенный расход топлива из-за специфических технических условий.<br>Недостаточное количество топлива на борту ВС в соответствии с расчетами на полет.<br>Нет запасных аэродромов.                                                       |
| 15.                                                 | Сводно-загрузочная ведомость.<br>Центровочный график/Weight and balance sheet.<br>Loadsheel  |                                                                                   | Неправильная, но в пределах ограничений ВС.<br>Данные не позволяют экипажу проверить расчет массы и центровки ВС.                                                                                                   | Неправильный расчет массы/центровки ВС.<br>Масса и центровка превышают ограничения ВС или не приведены в ведомости.<br>Сводная загрузочная ведомость или центровочный график со схемой загрузки не отражает фактическую загрузку и распределение грузов по отсекам. |
| Аварийно-спасательное оборудование/Safety Equipment |                                                                                              |                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 16.                                                 | Ручные огнетушители/<br>Hand fire extinguishers                                              |                                                                                   | Ручные огнетушители не в определенном для них месте<br>Ручные огнетушители не снабжены соответствующей инструкцией использования                                                                                    | Пустые или отсутствуют.<br>Очень низкое давление.<br>Недоступны.<br>Примечание: если просрочена дата проверки, то огнетушитель следует считать непригодным к эксплуатации                                                                                           |
| 17.                                                 | Спасательные жилеты, плавсредства, Аварийные радиомаяки/ Life jackets, Flotation device, ELT |                                                                                   | Спасательные жилеты/ плавучие средства находятся в труднодоступном месте                                                                                                                                            | Несоответствующее количество спасательных жилетов/ плавучих средств, имеющихся в распоряжении и требуемых для полета<br>Примечание: если просрочена дата проверки, то следует считать непригодным к эксплуатации.                                                   |
|                                                     |                                                                                              |                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                     | Отсутствие аварийных маяков или их недостаточное количество.<br>Маяки не способны одновременно работать на частотах 406 МГц и 121,5 МГц.<br>Не указано расположение портативного ELT.                                                                               |
| 18.                                                 | Привязные системы / Harness                                                                  |                                                                                   | Ремни безопасности пилота не имеет автоматическое сдерживающее устройство<br>Нет или неисправны ремни безопасности для кресла пилота или других членов экипажа (например, для больших ВС) если это допустимо по MEL | Нет или неисправны ремни безопасности каждого кресла экипажа (выходит за пределы допустимые MEL)                                                                                                                                                                    |
| 19.                                                 | Кислородное оборудование/ Oxygen equipment                                                   |                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                     | Кислородное оборудование не легкодоступно<br>Недостаточное количество кислорода.<br>Недостаточное количество кислородных масок для всего летного экипажа или системы непригодны к эксплуатации.                                                                     |
| 20.                                                 | Ручные фонари / Hand Lights of crew                                                          | Фонари есть только для обоих пилотов, для остальных членов летного экипажа фонари |                                                                                                                                                                                                                     | Электрические фонарики труднодоступны при выполнении ночных полетов.<br>Недостаточное число фонариков при выполнении ночных полетов.<br>Нерабочий фонарь в кабине экипажа или фонарь непригоден к эксплуатации (батарея                                             |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     | Пункт                                                                                          | Категория 1                                                                                                                                                                                                           | Категория 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     |                                                                                                | отсутствуют.                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | разряжена).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|     | Flight Crew                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 21. | Свидетельства членов экипажа/<br>Flight crew licenses                                          | Нет подтверждения владения английским языком (есть различия по требованиям ICAO).<br>Отметка о владении английским языком ниже требуемого 4 уровня.<br>(есть национальное извещение о различиях с требованиями ICAO). | Форма или содержание свидетельств (лицензий, сертификатов) не соответствуют стандарту ICAO.<br>Нет подтверждения владения английским языком (нет национального извещения о различиях с требованиями ICAO).<br>Отметка о владении английским языком ниже требуемого 4 уровня.<br>(Нет национального извещения о различиях с требованиями ICAO).<br>Перевод требуемых ICAO пунктов свидетельства (лицензии) на английский язык отсутствует.<br>Нет сведений о классе медицинского освидетельствования.<br>Действительность не подтверждена органом регистрации ВС.<br>Запасные очки недоступны. (для многочленного экипажа). | Ни у одного члена экипажа нет разрешения на использование радиопередающей аппаратуры.<br>Применимо с 5.03.2011:<br>В свидетельстве, нет отметки о владении английским языком на требуемом 4 уровне.<br>Возраст обоих пилотов более 60 лет.<br>Отсутствуют свидетельства/ лицензии.<br>Медицинское свидетельство (справка) недействительно.<br>Нет указания квалификации.<br>Нет корректирующих линз если они обязательны.<br>Единственный пилот возрастом старше 60 лет<br>Пилот коммерческого ВС возрастом старше 65 лет.<br>Запасные очки недоступны. (один пилот). |
|     | Бортовой журнал самолета/Технический бортжурнал /Journey Log Book /Technical Log or equivalent |                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 22. | Бортовой журнал / Journey Log Book or equivalent                                               |                                                                                                                                                                                                                       | Не записаны подробно данные о полете в б/ж или генеральной декларации.<br>Б/ж или генеральной декларации нет на борту ВС                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|     |                                                                                                | Для российских эксплуатантов:<br>Справка о наработке ВС и двигателей заполнена с нарушением установленной формы.                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Для российских эксплуатантов:<br>Отсутствует справка о наработке двигателей.<br>Недостаточно ресурса для выполнения предстоящего полета.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 23. | Свидетельство о техническом обслуживании / Maintenance release                                 |                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Свидетельство отсутствует<br>Свидетельство недействительно или срок его годности истек.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 24. | Выявление и                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                       | Отсроченные дефекты                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Истек срок устранения отсроченного                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     | Пункт                                                                                                                           | Категория 1                                        | Категория 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     | устранение дефектов (включено в журнал Технического обслуживания) / Defect notification and rectification (incl. Technical Log) |                                                    | закрыты после указанного предельного срока.<br>Выявленный дефект не записан / оценен.<br>Не указаны видимые вмятины и повреждения.<br>Несоответствующие действия по устранению недостатков.                                                                                                                                                                                                                                                        | дефекта по MEL.<br>Запись в техническом журнале непонятна экипажу.<br>Имеются отсроченные дефекты, влияющие на безопасность полетов.<br>Отсутствие MEL/CDL.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 25. | Предполетный осмотр/ Preflight inspection                                                                                       | Предполетный осмотр проводится, но не оформляется. | Предполетный осмотр оформляется, прежде чем производится.<br>Предполетный осмотр осуществляется, но без выявления очевидных дефектов.                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Предполетный осмотр не проводится                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| В   | Безопасность. Пассажирский салон/ Safety/Cabin                                                                                  |                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 1.  | Общее внутреннее состояние/ General Internal Condition                                                                          | Грязно, неаккуратно и в плохом состоянии.          | Нарушены требования, касающиеся запрета на применение легковоспламеняющихся материалов для отделки салона.<br>Клапан контейнера для мусора закрывается не полностью. Ковровые дорожки в салоне не натянуты и не закреплены.<br>Ослаблены или повреждены панели пола.<br>Повреждены стеновые панели.<br><br>Отсутствуют разрезы в напольном покрытии над замаскированными проходами (лазами) для группы захвата (если конструктивно предусмотрены). | Состояние салона не позволяет кабинному экипажу надлежащим образом выполнять свои функции.<br>Туалеты не оснащены системой дымоизвещения или она неисправна.<br>Мусоросборники использованных полотенец, бумаги и мусора не оборудованы встроенной системой пожаротушения<br>Ручная кладь экипажа неправильно размещена.<br>Не закреплены тяжелые предметы (груз, багаж и оборудование).<br>Оборудование (кухня) не прошло досмотр.<br>Неправильно закреплено оборудование туалетов.<br>Туалеты неисправны (смотри MEL).<br>Нарушены требования ограничения рабочего/ служебного времени у членов кабинного экипажа.<br>Неисправны тормоза тележек.<br>Возможно повреждение острыми краями тележек (кухонного оборудования) кабелей и проводов.<br>Багажные полки повреждены |
| 2.  | Рабочие места бортпроводников и место отдыха экипажа/ Cabin Attendant's station and crew rest area                              | Ремни или их замки имеют износ.                    | Кресла не оснащены привязной системой<br>Спасательные жилеты труднодоступны.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Недостаточное количество сидений для требуемого количества бортпроводников.<br>Сиденья бортпроводников неисправны.<br>Привязная система отсутствует или непригодна к эксплуатации.<br>Неправильное расположение и установка сидений бортпроводников.<br>Коммуникационное и аварийное оборудование отсутствует или неисправно (более разрешенного по MEL).<br>Отсутствует контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию.<br>Инструкции по действиям и контрольные                                                                                                                                                                                                                                                     |



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|    | Пункт                                                                                                       | Категория 1                                                                                                                                                                                  | Категория 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                                                                             |                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | карты отсутствуют.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 3. | Медицинские аптечки.<br>Комплект неотложной медицинской помощи/ First Aid Kit/ Emergency medical kit        | Нет в обозначенном месте.                                                                                                                                                                    | Аптечки хранятся не в безопасном месте.<br>Медицинские средства не обозначены в качестве таковых.<br>Содержимое аптечек просрочено, некомплектны, отсутствуют важные позиции.<br>Отсутствуют или недоступны во время выполнения полета.                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 4. | Ручные огнетушители/<br>Hand fire extinguishers                                                             | Отсутствует прямой доступ                                                                                                                                                                    | Не маркировано расположение огнетушителей.<br>Отсутствуют соответствующие инструкции по применению.<br><br>Должным образом не закреплены                                                                                                                                                                                                       | Разряжены, непригодные или отсутствуют (более пределов MEL).<br>Очень низкое давление.<br>Недоступны.<br>Примечание: если просрочена дата проверки, то огнетушитель следует считать непригодным к эксплуатации                                                                                                                                                                                  |
| 5. | Спасательные жилеты и плавсредства /<br>Life jackets, Flotation devices                                     | Отсутствие демонстрационных жилетов.                                                                                                                                                         | Спасательные жилеты и плавсредства труднодоступны                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Недостаточное количество для всех перевозимых пассажиров.<br>Примечание: если просрочена дата проверки, то следует считать непригодным к эксплуатации.                                                                                                                                                                                                                                          |
| 6. | Привязные ремни и сиденья/ Seat belt and seat condition                                                     | Пассажирские сиденья в плохом состоянии.<br>Ремни или замки изношены или повреждены.<br>Имеются не на всех пассажирских креслах или не все исправны, ВС выполняет полет в соответствии с MEL | Ремни неисправны, но данные сиденья не используются.<br>Ремни или замки изношены или повреждены. Имеются не на всех пассажирских креслах или не все исправны, ВС выполняет полет в соответствии с MEL.                                                                                                                                         | Ремни не регулируются.<br>Ремни не исправны или их не хватает для всех находящихся на борту.<br>Сиденья непригодны к эксплуатации или не идентифицированы в качестве таковых.<br>Детские люльки без предохранительных ремней.                                                                                                                                                                   |
| 7. | Аварийные выходы, освещение и маркировка, световые табло/<br>Emergency exits, lighting and marking. Torches | Маркировка отдельных аварийных выходов отсутствует или повреждена                                                                                                                            | Недостаточное количество ручных фонарей у кабинного экипажа (для самолета, совершающего полет ночью).<br>Ручные фонари труднодоступны, батареи разряжены.<br>Запасный выход не обозначен на соответствующий аварийной инструкции.<br>Батареи светильников, имеющих автономное питание, разряжены или имеют слишком слабый заряд (для самолета, | Некоторые знаки аварийного выхода размещены не по порядку или плохо освещены.<br>(более ограничений MEL).<br>Отсутствует или неисправна система подсветки дорожки аварийной эвакуации.<br>Ручные фонари отсутствуют.<br>Дефекты аварийного оборудования недопустимы согласно MEL.<br>В случае наличия неисправного запасного выхода число пассажиров на борту превышает максимально допустимое. |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     | Пункт                                                                                          | Категория 1                                                                             | Категория 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     |                                                                                                |                                                                                         | совершающего полет ночью).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 8.  | Надувные трапы, плоты, аварийные маяки (если требуются)/ Slides, Life-Rafts (if required), ELT | Не в местах, установленных государством эксплуатанта                                    | Отсутствуют пиротехнические сигналы, когда это требуется для дальних полетов над водой. Неправильно установлены                                                                                                                                                                                                                                                | Количество меньше, чем необходимо для дальних полетов над водой. Надувные плоты (трапы) неисправны.                                                                                                                                                                                                                               |
|     |                                                                                                |                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Отсутствие аварийных маяков или их недостаточное количество. Маяки не способны одновременно работать на частотах 406 МГц и 121,5 МГц. Не указано расположение портативного ELT.                                                                                                                                                   |
| 9.  | Кислородная система каabinного экипажа и пассажиров/ Oxygen Supply (Cabin Crew and Passengers) |                                                                                         | Не указано месторасположение переносных кислородных приборов. Переносные кислородные приборы труднодоступны. Отсутствует автоматическая аварийная стационарная кислородная система для пассажиров и каabinного экипажа. Неполная заправка переносных кислородных приборов, их количество не соответствует расчетному. Кислородное оборудование не маркировано. | Недостаточное количество кислорода или кислородных масок для пассажиров и членов летного экипажа. Автоматическая система подачи кислорода неисправна. Кислородная система неисправна или в ней малое давление. Кислородные маски не для всех пассажиров (полет выше эшелона FL 130). Кислородные баллоны не закреплены (защищены) |
| 10. | Инструкции по безопасности для пассажиров/ Safety passenger's Instructions                     | Количество инструкций меньше, чем пассажиров на борту. Инструкции в плохом состоянии.   | Инструкция не точна. Табло «Пристегните ремни» неисправно. Табло «Туалет занят» неисправно. Инструкции есть, но не для данного типа (конфигурации) ВС                                                                                                                                                                                                          | Отсутствуют средства информирования пассажиров. На борту ВС отсутствуют инструкции для пассажиров.                                                                                                                                                                                                                                |
| 11. | Количество членов каabinного экипажа / Cabin crew members                                      | Члены каabinного экипажа не знакомы с порядком заправки топливом с пассажирами на борту | Члены каabinного экипажа не знают аварийных процедур. Бортпроводники не знакомы с расположением и (или) эксплуатацией аварийного оборудования. Не введены процедуры заправки топливом с пассажирами на борту                                                                                                                                                   | Недостаточное количество членов каabinного экипажа. Процесс дозаправки топливом с пассажирами на борту не соответствует утвержденному порядку (расположение бортпроводников, отсутствие двухсторонней связи между экипажем и землей).                                                                                             |
| 12. | Доступ к аварийным выходам/ Access                                                             |                                                                                         | Поврежденная стеновая панель в непосредственной                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Аварийный выход в плохом состоянии. Неисправна блокировка замка аварийного выхода.                                                                                                                                                                                                                                                |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     | Пункт                                                            | Категория 1                                                                                                                                                      | Категория 2                                                                                                                                                                                                                                                     | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     | to emergency exits                                               |                                                                                                                                                                  | близости от аварийного выхода может воспрепятствовать возможности выхода. Аварийные выходы не маркированы.                                                                                                                                                      | Доступ к аварийным выходам загражден багажом, грузом и т.п.<br>Доступ к аварийным выходам загражден сиденьями (сплошными рядами, спинками сидений, складными столиками).<br>Сиденья бортпроводников не откидываются автоматически, что препятствует доступу к аварийному выходу<br>Прилегающие к аварийным выходам сиденья не удерживаются в положении, обеспечивающем эвакуацию.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 13. | Безопасность багажа пассажиров/<br>Safety of passenger baggage's |                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                 | Размер, количество и вес багажа являются угрозой безопасности.<br>Багаж размещен на неисправных полках (маркированных).<br>Багаж размещен небезопасно.<br>Твердые или тяжелые предметы находятся на открытых полках.<br>Негабаритный багаж перевозится в салоне.<br>Багажные полки загружены сверх табло ограничение веса.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 14. | Количество кресел/ Seat capacity                                 |                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                 | Большее количество сидений, нежели указано в сертификате эксплуатанта ВС (эксплуатационных спецификациях к нему).<br>Недостаточное количество сидений для всех пассажиров на борту самолета.<br>Кресла (спальные места) не сертифицированы для установки на борт.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| C   | Состояние ВС /Aircraft condition                                 |                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 1.  | Общее внешнее состояние/ General external condition              | ВС очень грязное, что мешает провести его проверку.<br>Повреждения окраски.<br>Не нанесены регистрационные знаки на нижней поверхности крыла.<br>Следы коррозии. | Маркировка мест аварийного вскрытия стерта или неправильно нанесена.<br>Повреждение окраски и защитного слоя.<br>Повреждены отдельные элементы ПОС.<br>Маркировка, требуемая для обеспечения безопасности, отсутствует или нечитаема.<br>Значительная коррозия. | Антенна (ы) отсутствуют или повреждены более допустимых в АММ/ MEL/ CDL пределах.<br>Электростатические разрядники повреждены более допустимых пределов MEL / AMM / CDL.<br>БАНО, фары и другие осветительные приборы неисправны более установленного в MEL.<br>Крепежные винты и заклепки повреждены более установленного в MEL.<br>Обледенение не удалено перед взлетом.<br>Не соответствующим образом выполненная или не проведенная противообледенительная обработка ВС в условиях возможного обледенения.<br>Хвостовая опора имеет повреждения более установленного в MEL.<br>Остекление повреждено (разбито, имеет сколы) более установленного в MEL.<br>Металлизация неисправна более допустимой. |
| 2.  | Двери и люки/ Doors and hatches                                  | Небольшие дефекты                                                                                                                                                | Инструктивные надписи отсутствуют или нанесены не четко.<br>Дверные ручки и рукоятки люков не утоплены заподлицо.                                                                                                                                               | Металлизация неисправна более допустимой.<br>Двери и люки неисправны более установленного в MEL или не отмечены как неисправные.<br>Смотровые глазки грузового отсека затемнены.<br>Уплотнение дверей и люков повреждены                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|    | Пункт                                                  | Категория 1                                                                                                                                                                      | Категория 2                                                                                                                                                                                                                                              | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                        |                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                          | более пределов АММ / CDL                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 3. | Органы управления ВС/<br>Flight controls               | Небольшие дефекты<br>Неправильно установлены                                                                                                                                     | Утечки жидкостей в установленных пределах.                                                                                                                                                                                                               | Металлизация неисправна более допустимой.<br>Утечки жидкостей более установленных пределов.<br>Электростатические разрядники повреждены более допустимых пределов<br>MEL/AMM/CDL.<br>Органы управления неисправны.                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 4. | Колеса, пневматики, тормоза / Wheels, tyres and brakes | Индикатор износа шины/тормозных дисков протерт/отсутствует.<br>Отсутствует крышка клапана накачки шины.                                                                          | Тормоза изношены, но полеты разрешены в соответствии с АММ (не оценено и не записано).<br>Шины изношены, но полеты разрешены в соответствии с АММ (не оценено и не записано).<br>Колесо повреждено (в допустимых пределах), но не оценено и не записано. | Износ пневматиков больше допустимого.<br>Износ, протекание или повреждение тормозов, выходящие за рамки допустимого.<br>Течи гидравлики более допустимого РТО ВС.<br>Поврежденные компоненты или отсутствующие части (например: соединительный болт, датчик тепла...).<br>Давление в пневматиках ниже или выше допустимого.<br>Износ и (или) порывы на пневматиках колес более допустимых пределов.<br>Амортизатор носка шасси поврежден более допустимых пределов.<br>Колесо повреждено более допустимых пределов. |
| 5. | Шасси / поплавки / Undercarriage skids/ floats         | Блокировки безопасности отсутствуют или неисправны.<br>Шасси грязные, что влияет на возможность провести проверку и обнаружить потенциальные подтекания гидравлической жидкости. | Шланги и изоляция электропроводки изношены.<br>Маркировка, требуемая для обеспечения безопасности, отсутствует или нечитаема.<br>Просачивание/утечка гидросистемы в допустимых пределах, но не оценено и не записано.<br>Значительные признаки коррозии. | Водо/грязеотбойники повреждены или отсутствуют более требований АММ/ CDL<br>Просачивание/утечка более допустимых пределов.<br>Давление в амортистойках не в норме.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 6. | Ниши шасси/ Wheel well                                 | Ниши шасси грязные, что влияет на возможность провести проверку.                                                                                                                 | Отсутствие или недостаточность смазки трущихся поверхностей, признаки течи и коррозии.                                                                                                                                                                   | Створки ниши шасси повреждены.<br>Электропроводка в нише шасси неисправна более допустимых пределов.<br>Значительная коррозия.<br>Замки створок ниши шасси неисправны.<br>Просачивание / утечки гидросистемы более допустимых пределов.                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 7. | Силовые установки и пилоны / Powerplant and pylons     | Незначительные подтеки топлива и масла.                                                                                                                                          | Маркировка, требуемая для обеспечения безопасности, отсутствует или нечитаема.<br>Существенный износ элементов конструкции.<br>Наличие трещин в зоне воздухозаборника и сопла.                                                                           | Повреждения (вмятины, ники, трещины) более допустимых пределов.<br>Акустические вкладыши повреждены более допустимых АММ.<br>Течи из-под капота или из дренажных отверстий выходят за пределы допустимого АММ.<br>Панели, обтекатели / створки капота / ручки не подогнаны или неправильно закрыты.<br>Винты / заклепки ослабли или отсутствуют более допустимых пределов.<br>Створки реверса не полностью закрыты.                                                                                                 |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     | Пункт                                                                                       | Категория 1                                                                                             | Категория 2                                                                                                                                                                                                                   | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8.  | Лопатки первого контура компрессора (вентилятора)/ Fan blades                               |                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                               | Повреждения (забоины, вмятины, трещины и т.д.), выходящие за пределы допуска MEL. Ремонт производился не в соответствии с AMM / SRM.                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 9.  | Воздушные винты/ Propellers, Rotors (main & tail)                                           |                                                                                                         | Повреждены отдельные элементы ПОС.                                                                                                                                                                                            | ПОС неисправна более допустимого по MEL / AMM<br>Ремонт производился не в соответствии с AMM / SRM.<br>Винты повреждены более допустимого по AMM.                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 10. | Видимые следы ремонта / Obvious repairs                                                     | Незначительные дефекты                                                                                  | Нет информации о проведенном ремонте. вызывает сомнение информация о предыдущем ремонте и приемлемость его для продолжения полета<br>Технологические лючки/панели зафиксированы в закрытом положении с помощью клейкой ленты. | Ремонт производился не в соответствии с AMM / SRM.<br>Некачественно выполненный ремонт, ясно видимые следы старой конструкции, нет документально подтвержденных данных или схем ремонта                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 11. | Видимые не отремонтированные повреждения/ Obvious unrepaired damage                         |                                                                                                         | В пределах допуска, но не отражены в соответствующих документах (карта вмятин); оголенные элементы конструкции из-за эрозии (коррозии)                                                                                        | Дефекты и повреждения, влияющие на летную годность самолета (повреждения силовых элементов конструкции) и не внесенные в соответствующие документы                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 12. | Течи (топлива, масла, жидкостей)/ Leakages                                                  | В пределах допуска                                                                                      | Подтеки воды и спецжидкости в зонах заправки туалетов                                                                                                                                                                         | Течи (масло, топливо, гидросмесь, вода спецжидкость для туалетов), выходящие за пределы допуска.<br>Водостоки люков / панелей обслуживания заблокированы льдом.                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| D   | Груз / Cargo                                                                                |                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 1.  | Общее состояние грузовой кабины и багажных отсеков/ General condition of cargo compartments | Освещение частично неисправно. Мелкие недостатки, не оказывающие существенного влияния на безопасность. | Частично повреждена обшивка. Освещение неисправно. Незначительные повреждения контейнеров. Частичные повреждения грузового пола. Повреждения швартовочных сеток. Разделительная или защитная сеть для дверей повреждена.      | Повреждение обшивки, выходящее за допуск AMM и MEL.<br>Системы огнетушения повреждены или отсутствуют (где уместно).<br>Грузовая зона используется не в соответствии со схемой распределения груза.<br>Нет доступа к грузу (если это предусмотрено).<br>Нет задерживающей сети (конвертируемые и грузовые ВС)<br>Нет противодымного барьера/ шторы (где предусмотрено).<br>Напольные швартовочные замки не работают и не соответствуют MEL |
| 2.  | Опасные грузы / Dangerous Goods                                                             |                                                                                                         | Приведенные в Руководстве по производству полетов инструкции по перевозке опасного груза не соответствуют требованиям.                                                                                                        | Уведомление командира ВС (NOTOC) о перевозимом опасном грузе неполное или отсутствует.<br>В Руководстве по производству полетов не приведены инструкции по перевозке опасного груза или они не соответствуют требованиям.<br>Опасный груз загружен с недостатками:                                                                                                                                                                         |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|    | Пункт                                                    | Категория 1                                                                                                                                                                          | Категория 2                                                                                                                                                                                                                    | Категория 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                          |                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                | утечка, неправильная упаковка, отсутствие маркировки или несоответствующая маркировка.<br>Опасные грузы не закреплены (зашвартованы) должным образом.<br>Опасные грузы загружены с нарушением требований по их совместимости.<br>Грузы, предназначенные для перевозки только грузовыми самолетами, перевозятся пассажирскими рейсами |
| 3. | Безопасность груза на борту/<br>Safety of cargo on board | Незначительные повреждения швартовочных ремней, швартовочных узлов, грузовых поддонов (паллет) и контейнеров. Маркировка груза не полностью соответствует установленным требованиям. | Не комплект швартовочного оборудования (ремней, сеток, замков), грузовых поддонов (паллет)/контейнеров. Частично поврежденные контейнеры. Отсутствие разделительной сети и переполненный грузовой отсек (но груз не поврежден) | Груз неправильно зашвартован и (или) небезопасно размещен.<br>Грузовые места не имеют установленной маркировки.<br>Груз имеет течи (высыпается).<br>Есть значительные повреждения швартовочного оборудования, поддонов (паллет)/контейнеров.<br>Нагрузка на пол грузовой кабины/отсека превышает допустимую.                         |
| E  | Общее / General                                          |                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 1. | Общее / General                                          | Общие замечания, не оказывающие значительного влияния на безопасность полета                                                                                                         | Общие замечания, существенно влияющие на безопасность полета                                                                                                                                                                   | Общие замечания, сильно влияющие на безопасность полета                                                                                                                                                                                                                                                                              |





# Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов

# Приложение 24

## к Руководству по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов

Форма

## Черновой контрольный список

[illegible]



## A. Flight Deck

## Additional Information

B3-P1 / Rev.1 \_ 2015.09.22

## A01 –

-Equipment, e.g.

(1) PBE - CAT.IDE.A.245(b)

(2) Crash axe and crowbar –

Aeroplanes MCTOM > than 5 700 kg or MOPSC > than 9 - at least  
1 crash axe or crowbar located in flight crew compartment.

CAT.IDE.A.255 (a)

-Reinforced cockpit door

On passenger carrying aeroplanes with MTOW > 45.500 kg or  
MOPSC > than 60 pax.

## A03 - Equipment

From 1 January 2005, all turbine-engine aeroplanes of MCTOM>5,7t or  
MOPSC >19 Pax shall be equipped with an airborne collision avoidance  
system (ACAS II).

## TCAS v7.1

Part-AUR.ACAS establishes airspace requirements, applicable to all  
airspace users irrespective whether the aircraft is registered in an  
EASA state or not.- Before 01.12.2015 only aircraft with CoA first issued on or after  
01.03.2012 are required to be equipped with TCAS version 7.1;  
- As of 01.12.2015 all European airspace users need version 7.1

## RVSM Equipment

Aircraft used for operations in RVSM airspace shall be equipped  
with:

- (a) 2 independent altitude measurement systems;
- (b) an altitude alerting system;
- (c) an automatic altitude control system;
- (d) a secondary surveillance radar (SSR) transponder with altitude  
reporting system to use for altitude control.

## PBN Equipment

Doc 9992 / AN/494 - MANUAL ON THE USE OF PBN IN AIRSPACE  
DESIGN

- RNAV specification.

A navigation specification that does not include requirement for  
on-board performance monitoring and alerting, e.g. RNAV 5, RNAV 1.

- RNAV systems

A nav. system which permits a/c operation on any desired flight path  
within coverage of station-referenced navigation aids or within limits of  
capability of self-contained aids, or combination of these.

- RNP specification.

A Nav. specification that includes requirement for on-board  
performance monitoring and alerting, e.g. RNP 4, RNP APCH.

- RNP system.

An area navigation system supports on-board performance monitoring  
and alerting.

| PBN<br>specification | Limitations,<br>conditions       | PBN<br>specification | Limitations,<br>conditions |
|----------------------|----------------------------------|----------------------|----------------------------|
| RNAV 1 / 2           | DME/DME,<br>DME/DME/IRU,<br>GNSS | Basic-RNP1           | DME/DME/IRU,<br>GNSS       |
|                      |                                  | RNP 4                | GNSS                       |
| RNAV 5               | VOR/DME,<br>DME/DME,<br>IRS,GNSS | RNP APCH             | GNSS                       |
|                      |                                  | RNP 10               | IRS, GNSS                  |
| RNAV 10              | IRS, GNSS                        |                      |                            |

## MNPS Equipment

- 2 Independent LRNSs (INS, IRS or GNSS, FMS with inputs from  
IRS, GLONASS?)

## EFB

Back-up provision (hardcopies or alternative EFB). A non-exhaustive  
list of such functions includes: OM/ AFM & Checklists, Radio Nav.  
Charts & Electronic aeronautical charts: En-route & Instrument;

Aircraft performance calculation applications to provide:

- (a) take-off, en route, approach and landing, missed approach, etc.  
calculations providing masses, distance, times and/or speed  
limitations,
- (b) power settings, and
- (c) mass and balance calculation.

## A13 - Flight Preparation DOCs:

Meteorological Information (WX):

- METAR (Meteorological Aerodrome Report) - Issued at 00/20 and  
30/50 of each Hour;

- TAF (Terminal Aerodrome Forecast):

✧ FC - short time forecast; issued every 3 Hours, valid for 9 Hours;

✧ FT - long-time forecast; issued every 6 Hours, valid for 24 Hours;

- Wind Charts - issued at 00:00; 06:00; 12:00 and 18:00;

- Significant Weather Charts - issued at 00:00; 06:00; 12:00; 18:00;

## SACA Inspection

Appropriate WX information and applicable NOTAMS and/or Pre-Flight  
Information bulletins are carried on board;

## A13 - ATC Flight Plan

## Item 8 - Flight rules and type of flight

|                                   |                                                              |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| I - instrument flight rules (IFR) | S - Scheduled air transport                                  |
| V - visual flight rules (VFR)     | N - Non-scheduled                                            |
| Y - change of FR, if IFR is first | G - General aviation                                         |
| Z - change of FR, if VFR is first | M - Military                                                 |
|                                   | X - Other flights, details in Item 18,<br>preceded by "RMK". |

## Item 10 Equipment and capabilities

|             |                         |                                |
|-------------|-------------------------|--------------------------------|
| C - LORAN C | G - GNSS *              | S - SSR Mode-S<br>Transponder* |
| D - DME     | I - Inertial navigation |                                |
| F - ADF     | L - ILS                 | W - RVSM approved              |
| F - ADF     | O - VOR                 | X - MNPS approved              |
|             | R - PBN approved *      | Y - VHF with 8.33 kHz          |

"S" - standard equipment is considered to be VHF RTF, VOR and ILS.

"G" - types of external GNSS augmentation, if any, shall be specified in  
Item 18: "NAV /".

"R" - PBN levels shall be specified in Item 18: "PBN /"

## SSR Modes A and C transponders

|                                       |                       |
|---------------------------------------|-----------------------|
| A - Mode A<br>(4 digits - 4096 codes) | C - Mode A and Mode C |
|---------------------------------------|-----------------------|

## SSR Mode S transponders

|                                                                                                    |                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| E - Mode S, incl. aircraft ID and<br>pressure altitude and extended<br>squitter (ADS-B) capability | L - Mode S, incl. aircraft ID,<br>pressure altitude, extended squitter<br>(ADS-B) and enhanced surveillance<br>capability |
| H - Mode S, incl. aircraft ID,<br>pressure altitude and enhanced<br>surveillance capability        | P - Mode S, incl. pressure altitude<br>but no aircraft ID capability                                                      |
| I - Mode S, incl. aircraft ID, but<br>no pressure altitude capability                              | S - Mode S, incl. both pressure<br>altitude and aircraft ID capability                                                    |
|                                                                                                    | X - Mode S, with neither aircraft ID<br>nor pressure altitude capability                                                  |

## Item 18 Other information

| RNAV specifications                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | RNP specifications                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A1 - RNAV 10 (RNP 10)<br>B1 - RNAV 5 all perm. sensors<br>B2 - RNAV 5 GNSS<br>B3 - RNAV 5 DME/DME<br>B4 - RNAV 5 VOR/DME<br>B5 - RNAV 5 INS and/or IRS<br>B6 - RNAV 5 LORANC<br>C1 - RNAV 2 all perm. sensors<br>C2 - RNAV 2 GNSS<br>C3 - RNAV 2 DME/DME<br>C4 - RNAV 2 DME/DME/IRU<br>D1 - RNAV 1 all perm. sensors<br>D2 - RNAV 1 GNSS<br>D3 - RNAV 1 DME/DME<br>D4 - RNAV 1 DME/DME/IRU | L1 - RNP 4<br>O1 - Basic RNP 1 all perm. sensors<br>O2 - Basic RNP 1 GNSS<br>O3 - Basic RNP 1 DME/DME<br>O4 - Basic RNP 1 DME/DME/IRU<br>S1 - RNP APCH<br>S2 - RNP APCH with BARO-VNAV<br>T1 - RNP AR APCH with RF<br>(special authorisation required)<br>T2 - RNP AR APCH without RF<br>(special authorisation required) |

## Item 19 Supplementary information

|                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| E / Fuel endurance: hours / min.                                                                                                     | S / Type of survival equipment shall<br>be crossed out, if:<br>- P polar survival equipment NA<br>- D desert survival equip. NA<br>- M maritime survival equip. NA<br>- J jungle survival equip. NA |
| P / Total number of persons on<br>board or TBN, if total number is<br>not known at time of filing flt.<br>plan                       |                                                                                                                                                                                                     |
| R / Emergency and survival<br>equipment shall be crossed<br>out, if:<br>- U - 243.000 MHz NA<br>- V - 121.500 MHz NA<br>- E - ELT NA |                                                                                                                                                                                                     |

## Abbreviations:

|           |                                            |
|-----------|--------------------------------------------|
| DOM / DOI | Dry Operating Mass / Index                 |
| FCM       | Flight Crew Member                         |
| FDT       | Flight and Duty Time                       |
| LSA       | Loading Supervisor Agent                   |
| MOPSC     | Max Operating Passenger Seat Configuration |
| MTOW      | Max Take-Off Weight / Mass                 |
| SoR       | State of Registration                      |

## Note:

Text in cursive letters is applied only to SACA inspections!

|                     |                                  |                                     |
|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| A/C Reg :<br>Date : | <b>A. Flight Deck Inspection</b> | B3-P1 / Rev.1 Page 2/4 _ 2015.09.22 |
|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------|

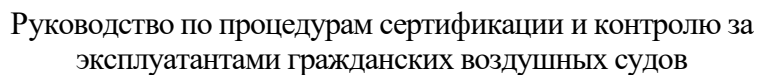
[illegible]

| Mass / Balance calculation                                                                                                                                                                          |      |                       |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------|------|
| Trip File                                                                                                                                                                                           | Mass | Trip File             | Mass |
| DOM *                                                                                                                                                                                               |      | PAYLOAD CALCULATION   |      |
| * - BEW, Crew (FCM + CCM), OPS Items:<br>(Pantry / Catering, Spare Parts, Water, Toilet fluids, etc ... - Check the OM)                                                                             |      | SEATS                 |      |
|                                                                                                                                                                                                     |      | PASSENGERS            |      |
|                                                                                                                                                                                                     |      | BAGAGE + CARGO        |      |
| FUEL CALCULATION                                                                                                                                                                                    |      | Total PAYLOAD         |      |
| FLIGHT TIME                                                                                                                                                                                         |      | TOM / LaM CALCULATION |      |
| TRIP FUEL                                                                                                                                                                                           |      | ZFW                   |      |
| CONTINGENCY (5 or 3 %)                                                                                                                                                                              |      | (DOM + PAYLOAD)       |      |
| ALTERNATE                                                                                                                                                                                           |      | TAKE OFF FUEL (+)     |      |
| EXTRA / HOLDING                                                                                                                                                                                     |      | TOM                   |      |
| TOF                                                                                                                                                                                                 |      | TRIP FUEL (-)         |      |
| TAXI FUEL                                                                                                                                                                                           |      | LaM (Landing Mass)    |      |
| BLOCK FUEL                                                                                                                                                                                          |      |                       |      |
| REMAINING FUEL                                                                                                                                                                                      |      |                       |      |
| LIFT UP                                                                                                                                                                                             |      |                       |      |
| Total FUEL                                                                                                                                                                                          |      |                       |      |
| <b>DOM / DOI Changes:</b><br>- Crew composition other than standard crew (i.a.w. OM);<br>- Catering Group / Loading List;<br>- Water & Toilet fluids;<br>- Spare Parts & APU removal, etc i.a.w. OM |      |                       |      |

|                |      |   |        |   |     |
|----------------|------|---|--------|---|-----|
| Item priority: | High | / | Medium | / | Low |
|----------------|------|---|--------|---|-----|

Categorisation (Cat.): 1 = minor finding, 2 = significant finding, 3 = major finding  
Before raising a finding, always check appl. requirements as these are different for third country operators, EU-carriers or private flights



[illegible]

**B. Safety / Cabin****Additional Information**

B3-P1 / Rev.1 \_ 2015.09.22

**Note:***Text in cursive letters is applied only to SACA inspections!***B1**

- Safety and survival equipment

(1) A8-III A-8.3

Prescribed safety and survival equipment that crew or pax are expected to use or operate at time of an emergency shall be reliable, readily accessible and easily identified, and its method of operation shall be plainly marked.

(2) A8-III B-8.6

The aeroplane shall be so equipped as to provide crew and occupants with maximum opportunity to survive in expected external environment for a reasonable time-span.

Items to be considered shall include:

- number of life rafts/life jackets;
- survival equipment suited to the likely environment;
- emergency radios and pyrotechnical distress signalling equipment; and
- automatic emergency radio beacons.

-Cabin equipment required to be approved:

(1) Spare fuses

-10% of number of each rating or 3 fuses for each rating;

(2) Independent portable lights (Item B07);

(3) An accurate time piece;

(4) Chart holder;

(5) First-aid kits (Item B03);

(6) Emergency medical kit (Item B03);

(7) Megaphones

- Readily accessible portable battery-powered megaphones;

-MOPSC &gt; than 60 and carrying at least 1 Pax;

(a) For each passenger deck: 61-99 Pax - 1, 100 or more - 2

(b) For aeroplanes with more than one passenger deck, in all cases when MOPSC &gt; than 60, at least 1 megaphone.

(8) Survival and signalling equipment;

(9) Sea anchors and equipment for mooring; and

(10) Child restraint devices

-Each person younger than 24 month.

-Other cabin equipment:

(1) Crew member interphone system

-MCTOM > than 15 000 kg, or MOPSC > than 19  
exception for aeroplanes CoA first issued before 1.04.1965  
and already registered in a Member State on 1 April 1995.

(2) Crash axe and crowbar

(a) MCTOM > than 5.700 kg or MOPSC > than 9 - 1 crash axe  
or crowbar located in the flight crew compartment;

(b) If MOPSC > than 200, an additional crash axe or  
crowbar shall be installed in or near the rearmost galley area;

(c) Crash axes and crowbars located in passenger compartment shall not be visible to passengers.

CAT.IDE.A.100 up to 355

-Smoke detector in toilet – appl. for type cert. after 02.03.2004

A8-III B-D.2(f)

-Waste bin fire extinguisher in toilet - appl. for type cert. after 02.03.2004

A8-III B-D.2(f)

-Smoke Detector in toilet for A/C capacity over 20 passenger in each in toilet

CS 25.854

-Cart brake – produced after 4 Nov 2005 – 11° slope on carpet

ETSO C175

**B2**

-Harness C/A seat - A/C (1. CoA) after 01.01.1981

A6-I-6.16.1

-Seat belt with upper torso restraint system

CAT.IDE.A.205

**B3**

Recommendation

-First Aid Kit: 0-50=1, 51-150=2, 151-250=3, &gt;250=4; located near exit

A6-I-6.2.2

-Universal Precaution Kit: 1 for A/C one Cabin Attendant; 2 for A/C more than 250 passengers

A6-I-Att B2

-Medical Kit: A/C authorised to carry more than 250 passenger

A6-I-6.2.2

-Medical Kit: A/C carrying more than 30 passenger – more than 60 min  
from aerodrome with qualified medical assistance

CAT.IDE.A.225

-First Aid Kit – one per 100 passenger

CAT.IDE.A.220

**B4**

-Hand Fire Extinguisher - each passenger compartment separated from the cockpit

A6-I-2.2

- Hand fire extinguisher:

| MOPSC       | Number of HFE |
|-------------|---------------|
| 7-30        | 1             |
| 31-60       | 2             |
| 61-200      | 3             |
| 201-300     | 4             |
| 301-400     | 5             |
| 401-500     | 6             |
| 501-600     | 7             |
| 601 or more | 8             |

**B5**

-Life Jacket – flights over water

A6-I-6.5.2 / CAT.IDE.A.285

**B7**

-Illumination of escape path and exits - application for type certification after 13.06.1960

A8-III A-4.1.7.3

-Emergency lighting shall be provided and shall have the following characteristics:

- independence from main electrical supply;
- automatic activation upon loss of normal power/impact;
- visual indication of the path to emergency exits in smoke-filled cabin conditions;
- illumination both inside and outside aeroplane during evacuation; and
- no additional hazard in the event of fuel spillage.

A8-III B-8.5

**B8**

-Rafts – long range overwater flights (more than 120 minutes or 740km (400NM))

A6-I-6.5.3.1/ CAT.IDE.A.285

**ELT**

|       |                        |                 |
|-------|------------------------|-----------------|
| <=19P | CofA before 01.07.2008 | 1ELT*           |
| >19P  | CofA before 01.07.2008 | 1 AELT or 2 ELT |
| <=19P | CofA after 01.07.2008  | 1AELT**         |
| >19P  | CofA after 01.07.2008  | 1 AELT & 1ELT   |

**B9**

-Automatically Deployable System - A/C 1. CoA after 09.11.1998 and FL &gt; 250 and cannot not 4 min descent to FL130

A6-I-6.7.5/ CAT.IDE.A.235

-Oxygen - A/C operating 100 &gt; FL &lt; 130 for all CCM and 10% PAX

A6-I-4.3.9.1(a)/ CAT.IDE.A.235

-Oxygen - A/C operating 130 &gt; FL &lt; 250 for all CCM and all PAX

A6-I-4.3.9.1(b)

-Oxygen - pressurised A/C - all CCM and all PAX for any period that the  
atmospheric pressure in any compartment would be less than 700 hPa

-Oxygen - pressurised A/C (FL &lt; 250) oxygen all PAX for 10 minutes

A6-I-4.3.9.2

-Oxygen - pressurised A/C (100 &gt; FL &lt; 250) oxygen all CCM and

10% PAX - CAT.IDE.A.235(E)

-Oxygen - pressurised A/C (FL &gt; 250) oxygen all CCM and all PAX

CAT.IDE.A.235

-PBE -A/C over 5.700 kg or &gt; than 19 PAX – 1 PBE per adjacent CCM

Station - CAT.IDE.A.245

**Abbreviations:**

|      |                                      |
|------|--------------------------------------|
| CoA  | Initial Certificate of Airworthiness |
| ELT  | Emergency Locator Transmitter        |
| AELT | Automatic ELT                        |
| CCM  | Cabin Crew Member                    |
| FDT  | Flight and Duty Time                 |
| LSA  | Loading Supervisor Agent             |

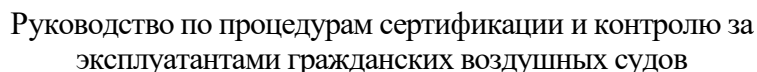
**Note:**

ICAO Annex 8 Part III - Large aeroplanes

-PART IIIA. Aeroplanes > 5 700 kg, application for certification submitted  
on or after 13 June 1960, but before 2 March 2004;

-PART IIIB. Aeroplanes > 5 700 kg, application for certification submitted  
on or after 2 March 2004.





Date :

### ***D. Cargo***

B3-P1 / Rev.1 Page 4/4 2015.09.22

The image contains four technical line drawings of the Airbus A380-800 aircraft, arranged vertically. The top drawing is a left-side profile view, showing the aircraft's length, wing position, and tail. The second drawing is a right-side profile view, showing the same aircraft from the opposite side. The third drawing is a top-down view, illustrating the aircraft's wingspan, fuselage width, and tail fin. The bottom drawing is a front view, showing the aircraft's nose, cockpit, and four engines mounted on the wings. Each drawing is a simple black-and-white line art representation, suitable for coloring.

Before raising a finding, always check appl. requirements as these are different for third country operators, EU-carriers or private flights

270



|                                                                                  |                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Департамент по авиации<br>Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Приложение 25  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Форма

### Акт контроля загрузки ВС

|                                                                                   |                                                                                                                                                                |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
|  | Департамент по авиации Министерства транспорта и<br>коммуникаций Республики Беларусь<br><br><b>АКТ КОНТРОЛЯ ЗАГРУЗКИ</b><br><br>№ _____ « ____ » _____ 20__ г. | Контакты |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|

|                |  |                         |  |
|----------------|--|-------------------------|--|
| Дата           |  | Аэродром                |  |
| Эксплуатант ВС |  | Тип рейса               |  |
| Прибыл из      |  | № рейса                 |  |
| Убывает в      |  | № рейса                 |  |
| Тип ВС         |  | Регистрационный знак ВС |  |

|                                                      |   |      |         |
|------------------------------------------------------|---|------|---------|
| 1. Количество груза/багажа/почты согласно документам |   |      |         |
| Вид документа                                        | № | Мест | Вес, кг |
|                                                      |   |      |         |
|                                                      |   |      |         |
|                                                      |   |      |         |
| Общая загрузка:                                      |   |      |         |
| Кто составлял ЦГ и схему загрузки                    |   |      |         |

|                                     |                                        |                      |                                            |                        |                                   |                                            |
|-------------------------------------|----------------------------------------|----------------------|--------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------|
| 2. Результаты взвешивания           |                                        |                      |                                            |                        |                                   |                                            |
| Тип<br>весов                        | № весов                                |                      |                                            | Предел взвешивания, кг |                                   |                                            |
|                                     |                                        |                      |                                            |                        |                                   |                                            |
| Дата метрологической поверки весов  |                                        |                      |                                            |                        |                                   |                                            |
| Орган, осуществляющий поверку весов |                                        |                      |                                            |                        |                                   |                                            |
| №<br>п/п                            | Тип и № а/м/<br>поддона/<br>контейнера | Время<br>взвешивания | Вес пустой<br>а/м / поддона<br>/контейнера | Время<br>взвешивания   | Вес<br>а/м/поддона<br>/контейнера | Фактический вес<br>груза/ багажа/<br>почты |
| 1.                                  |                                        |                      |                                            |                        |                                   |                                            |
| 2.                                  |                                        |                      |                                            |                        |                                   |                                            |
| 3.                                  |                                        |                      |                                            |                        |                                   |                                            |
| 4.                                  |                                        |                      |                                            |                        |                                   |                                            |

*Примечание. При взвешивании груза/ багажа/ почты на автомобилях/ поддонах/ контейнерах количеством более 5 составлять таблицу взвешивания на отдельном листе, который подписывается членами инспекторской группы и прикладывается к настоящему акту.*

|                                                             |     |     |
|-------------------------------------------------------------|-----|-----|
| Фактическое суммарное количество груза/ багажа/ почты: Мест | Вес | кг. |
|-------------------------------------------------------------|-----|-----|

|                                              |
|----------------------------------------------|
| 3. Выявленные несоответствия по загрузке ВС: |
|                                              |
|                                              |
| 4. Выводы:                                   |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                |         |                   |
|----------------|---------|-------------------|
|                |         |                   |
|                |         |                   |
| Акт составили: |         |                   |
|                |         |                   |
|                |         |                   |
| должность      | подпись | фамилия, инициалы |

### Порядок заполнения Акта контроля загрузки

| №                                                 | Информация                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Идентификация инспектирования                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 1.                                                | Идентификационный № Акта, включает в себя:<br>идентификация (ВУ – преднапечатано);<br>идентификация вида Акта (LC – преднапечатано);<br>номер бланка – учетный номер бланка 4 цифры, начиная с нового года.<br>год – 4 цифры года, в котором производилось инспектирование ВС, например «2025». |
| 2.                                                | Дата – дата инспектирования указывается в формате ДД-ММ-ГГГГ, например 02-03-2025.                                                                                                                                                                                                              |
| 3.                                                | Аэродром – указывают его полное название на кириллице.                                                                                                                                                                                                                                          |
| Идентификация проверяемого ВС                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 4.                                                | Эксплуатант – для идентификации проверяемого эксплуатанта используют его название.                                                                                                                                                                                                              |
| 5.                                                | Тип рейса – указывается тип рейса (регулярный, чартерный, другой).                                                                                                                                                                                                                              |
| 6.                                                | Прибыл из – указывается название аэропорта прибытия на кириллице.                                                                                                                                                                                                                               |
| 7.                                                | № рейса – номер рейса прибытия согласно расписанию рейсов.                                                                                                                                                                                                                                      |
| 8.                                                | Убывает в – указывается название назначения аэропорта на кириллице.                                                                                                                                                                                                                             |
| 9.                                                | № рейса – номер рейса вылета согласно расписанию рейсов.                                                                                                                                                                                                                                        |
| 10.                                               | Тип ВС – используют 3 или 4-х значное обозначение ВС по Doc 8643 ICAO.                                                                                                                                                                                                                          |
| 11.                                               | Регистрационный знак ВС – государственный регистрационный знак инспектируемого ВС                                                                                                                                                                                                               |
| Количество груза/багажа/почты согласно документам |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 12.                                               | Вид документа – указывается вид перевозочного документа.                                                                                                                                                                                                                                        |
| 13.                                               | № документа – указывается номер перевозочного документа.                                                                                                                                                                                                                                        |
| 14.                                               | Мест – указывается число мест, перевозимых по данному перевозочному документу.                                                                                                                                                                                                                  |
| 15.                                               | Вес, кг – указывается вес мест, перевозимых по данному перевозочному документу.                                                                                                                                                                                                                 |
| 16.                                               | Общая загрузка – указывается общий вес груза и почты.                                                                                                                                                                                                                                           |
| 17.                                               | Кто составлял ЦГ и схему загрузки – указывается, кто составлял схему загрузки и центровочный график для загрузки данного ВС.                                                                                                                                                                    |
| Результаты взвешивания                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 18.                                               | Тип весов – указывается тип весов, на которых производилось контрольное взвешивание.                                                                                                                                                                                                            |
| 19.                                               | № весов – указывается заводской номер весов, на которых производилось контрольное взвешивание.                                                                                                                                                                                                  |
| 20.                                               | Предел взвешивания, кг – указывается предел взвешивания весов, на которых производилось контрольное взвешивание.                                                                                                                                                                                |
| 21.                                               | Дата метрологической поверки весов – указывается дата государственной метрологической поверки весов, на которых производилось контрольное взвешивание.                                                                                                                                          |
| 22.                                               | Орган, осуществляющий поверку весов – указывается наименование органа, производившего государственную метрологическую поверку весов, на которых производилось контрольное взвешивание.                                                                                                          |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 23. | Тип и № а/м/ поддона/ контейнера – указывается тип использованных автомашины, поддона или контейнера.                                                                                                                                                      |
| 24. | Время взвешивания – указывается время взвешивания пустой(го) автомашины, поддона или контейнера.                                                                                                                                                           |
| 25. | Вес пустой а/м / поддона /контейнера – указывается вес пустой(го) автомашины, поддона или контейнера.                                                                                                                                                      |
| 26. | Время взвешивания – указывается время взвешивания загруженной(го) автомашины, поддона или контейнера.                                                                                                                                                      |
| 27. | Вес а/м/поддона /контейнер – указывается вес загруженной(го) автомашины, 273римна или контейнера.                                                                                                                                                          |
| 28. | Фактический вес груза/ багажа/ почты – указывается фактический вес груза/ багажа/ почты в загруженной(м) автомашине, поддоне или контейнере.                                                                                                               |
| 29. | Фактическое суммарное количество груза/ багажа/ почты – указывается фактический суммарный вес груза/ багажа/ почты из ВС.                                                                                                                                  |
| 30. | 3. Выявленные несоответствия по загрузке ВС – приводятся выявленные несоответствия между расчетной и фактической загрузкой или нарушением иных требований, в том числе правилам безопасной перевозки опасных грузов и других грузов специальных категорий. |
| 31. | 4. Выводы – приводятся выводы по соответствию загрузки инспектируемого ВС установленным требованиям обеспечения безопасности полетов.                                                                                                                      |
| 32. | Акт составили – указываются должности, фамилии, инициалы, подписи лиц, проводивших контрольное перевешивание перевозимого груза, почты, багажа.                                                                                                            |

Приложение 26  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

**Порядок действий инспектора по категориям выявленных несоответствий**

| Категория выявленных несоответствий                                                                                               | Класс последующих действий         |                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                   | Класс 1<br>информация командиру ВС | Класс 2<br>информация полномочному органу государства и эксплуатанту                                                                                                                                                                            | Класс 3<br>немедленные корректирующие действия                                                                                                                                                        |
| Общее замечание (GM) Любое наблюдение инспектора, не классифицированное как безопасностное.                                       | Да                                 | Нет                                                                                                                                                                                                                                             | Нет                                                                                                                                                                                                   |
| Категория 1 – Незначительная любое обнаруженное несоответствие имеющий незначительное влияние на безопасность                     | Да                                 | Нет                                                                                                                                                                                                                                             | Нет                                                                                                                                                                                                   |
| Категория 2 - значимая: любое обнаруженное несоответствие, которое оказывает значительное влияние на безопасность                 | Да                                 | Да<br>Примечание. В письме в адрес эксплуатанта и полномочного органа государства его регистрации результаты нескольких инспекций, в том числе проведенных на разных аэродромах, могут быть обобщены и направлены одним письмом.                | Нет                                                                                                                                                                                                   |
| Категория 3 весома: любое обнаруженное существенное несоответствие применимым требованиям или условиям сертификата, которое имеет | Да                                 | Да<br>Примечание. Письмо в адрес полномочного органа государства регистрации эксплуатанта и его копии в адрес эксплуатанта. В случае обнаружения повреждений, влияющих на летную годность ВС, должен быть установлен непосредственный контакт с | Да<br>Примечание. В зависимости от влияния выявленных несоответствий по вопросам обеспечения безопасности полетов и поддержания летной годности ВС применяются следующие действия:<br>- накладываются |

|                                                                                                                |                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>большое влияние на безопасность</p>                                                                         |                                                                                                        | <p>полномочным органом государства регистрации ВС, если ВС и эксплуатант зарегистрированы в разных государствах. Полномочный орган государства регистрации ВС принимает решение относительно условий возвращения летной годности ВС.</p> | <p>ограничения на вылет;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- корректирующие действия до вылета;</li> <li>- остановка ВС для продолжения расследования;</li> <li>- введение эксплуатационных ограничений, вплоть до запрета полетов.</li> </ul> |

Приложение 27  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Инспекционный контрольный перечень  
 принятия решения эксплуатантом ВС о  
 выполнении чартерного рейса в зону конфликта

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                                                                                                    | Ссылка на<br>руководящие<br>документы | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия<br>по<br>Перечню |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------------------------------------|
|          |                                                                                                                                                                                                 |                                       | Да                     | Нет | Неприменимо |                                          |
| 1.       | Наличие информации о военно-политической обстановке в зоне выполнения чартерного рейса и рекомендации об уменьшении степени риска при его выполнении, предоставленной Департаментом по авиации. | п.9<br>АП № 53                        |                        |     |             |                                          |
| 2.       | Проведение эксплуатантом ВС оценки факторов риска, связанных с полетом в зону конфликта                                                                                                         | п.12<br>АП № 53                       |                        |     |             |                                          |
| 3.       | Наличие письменных гарантий безопасности на период взлета ВС, выполнения его полета, посадки и пребывания в аэропорту назначения.                                                               | п.5<br>АП № 53                        |                        |     |             |                                          |
| 4.       | Изучение авиационным персоналом:                                                                                                                                                                | п.13<br>АП № 53                       |                        |     |             |                                          |
|          | информации по результатам мониторинга обстановки в аэропорту назначения;                                                                                                                        |                                       |                        |     |             |                                          |
|          | информации о техническом состоянии ВС, планируемого к осуществлению чартерного рейса;                                                                                                           |                                       |                        |     |             |                                          |
|          | Резолюции Совета Безопасности ООН (при их наличии);                                                                                                                                             |                                       |                        |     |             |                                          |
|          | информационных бюллетеней о зонах конфликтов Европейского агентства по безопасности полетов;                                                                                                    |                                       |                        |     |             |                                          |
|          | информационных бюллетеней                                                                                                                                                                       |                                       |                        |     |             |                                          |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                     |  |  |  |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--|--|--|
|    | Федеральной авиационной администрации США.                                                                                                                                                                                                                                                                            |                     |  |  |  |
| 5. | Прохождение членами экипажа ВС подготовки к выполнению чартерного рейса в зоны конфликтов, а также получение дополнительной информации о ситуации в регионе выполнения чартерного рейса.                                                                                                                              | п.15<br>АП № 53     |  |  |  |
| 6. | Получение личного письменного согласия каждого члена экипажа ВС и каждого лица инженерно-технического персонала на выполнение чартерного рейса в зону конфликта.                                                                                                                                                      | п/п.17.1<br>АП № 53 |  |  |  |
| 7. | Проведение консультации со страховой компанией о возможных рисках при выполнении чартерного рейса. Наличие страховых полисов страхования жизни и здоровья членов экипажа ВС, лиц инженерно-технического персонала, а также ВС и имущества авиакомпании, которые будут использоваться при выполнении чартерного рейса. | п/п.17.2<br>АП № 53 |  |  |  |
| 8. | Наличие рабочего плана чартерного рейса и NOTAM.                                                                                                                                                                                                                                                                      | п/п.17.3<br>АП № 53 |  |  |  |
| 9. | Проведение дополнительного инструктажа членов экипажа ВС.                                                                                                                                                                                                                                                             | п/п.17.4<br>АП № 53 |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы инспектора)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя эксплуатанта ВС)

Приложение 28  
 к Руководству по процедурам  
 сертификации и контролю за  
 эксплуатантами гражданских  
 воздушных судов

Форма

Инспекционный контрольный перечень  
 проверки соответствия договора аренды ВС сертификационным  
 требованиям к заявителю или эксплуатанту ВС

Эксплуатант ВС \_\_\_\_\_

Направление проверки (вид договора аренды): \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_

| № п/п | Проверяемый элемент                                                                                                                         | Статус соответствия |     |             | Примечание |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----|-------------|------------|
|       |                                                                                                                                             | Да                  | Нет | Неприменимо |            |
|       |                                                                                                                                             |                     |     |             |            |
| 1.    | Общие требования                                                                                                                            |                     |     |             |            |
| 1.1.  | Тип ВС, регистрационные знаки и серийный номер                                                                                              |                     |     |             |            |
| 1.2.  | Наименование (имя) и адрес зарегистрированного владельца ВС                                                                                 |                     |     |             |            |
| 1.3.  | Наименование (имя) и адрес арендатора                                                                                                       |                     |     |             |            |
| 1.4   | Копия сертификата летной годности                                                                                                           |                     |     |             |            |
| 1.5.  | Копия договора аренды, за исключением финансовых соглашений                                                                                 |                     |     |             |            |
| 1.6.  | Срок действия договора аренды                                                                                                               |                     |     |             |            |
| 1.7.  | Заявление о том, что стороны договора аренды полностью понимают свои обязанности в соответствии с положениями, указанными в договоре аренды |                     |     |             |            |
| 1.8.  | Свидетельство о техническом обслуживании ВС, подтверждающее обеспечение соблюдения требований по поддержанию летной годности ВС             |                     |     |             |            |
| 1.9.  | ВС оборудовано для воздушных перевозок, авиационных работ в соответствии с положениями, указанными в договоре аренды                        |                     |     |             |            |

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                 |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |
| 1.10.                                                                                                      | Наличие договоренностей, при эксплуатации арендованных ВС по следующим вопросам:<br>метод установления минимальных абсолютных высот полета;<br>метод определения эксплуатационных минимумов аэродрома;<br>полетное время, служебное полетное время и время отдыха;<br>выполнение полетов с EDTO;<br>перечень минимального оборудования конкретных воздушных судов (MEL);<br>производство полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (PBN);<br>производство полетов в воздушном пространстве с RVSM;<br>выполнение полетов с использованием EFB;<br>правила управления электронными навигационными данными;<br>подготовка в области перевозки опасных грузов;<br>квалификация командира воздушного судна в части, касающейся районов полетов, маршрутов и аэродромов;<br>использование тренажерных устройств имитации условий полета. |                                                                                                 |  |  |  |
| 2.                                                                                                         | <b>«Сухая» аренда</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                 |  |  |  |
| 2.1.                                                                                                       | Обязанности сторон по договору аренды по следующим направлениям:<br><br>выдача свидетельств членам экипажа;<br>подготовка членов летного экипажа;<br>подготовка членов кабинного экипажа;<br><br>летная годность ВС и проведение технического обслуживания;<br>руководство полетами, включая полетно-диспетчерское обслуживание и слежение за полетом;<br>учет работы членов летного и кабинного экипажей;<br>подписание свидетельства о техническом обслуживании                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                 |  |  |  |
| 2.2                                                                                                        | Наличие процедуры сертификации летной годности арендованных ВС и контроля за выполнение требований при эксплуатации арендованных ВС со стороны Департамента по авиации                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                 |  |  |  |
| 2.3                                                                                                        | Наличие в договоре аренды следующей информации:<br>ответственность арендатора за производство полетов арендованным ВС;<br>ответственность арендатора за производство полетов и поддержание летной годности ВС;<br>срок действия договора аренды;<br>регистрация арендованных ВС действует в соответствии с договором аренды и ВС эксплуатируются в соответствии с нормами государства регистрации, а также с условиями, оговоренными в СЭ эксплуатанта, связанных с ним эксплуатационных спецификациях, руководстве по производству полетов и РРТО.                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                 |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| <b>3.</b> | <b>«Мокрая» аренда</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |  |  |
| 3.1.      | Стандарты безопасности эксплуатанта ВС в отношении поддержания летной годности и производству полетов эквивалентны требованиям, применимым в Республике Беларусь.                                                                                                                                                |  |  |  |
| 3.2.      | Копия действующего сертификата эксплуатанта ВС и районы эксплуатации, и его соответствие требованиям Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации                                                                                                                                                |  |  |  |
| 3.3.      | ВС имеет сертификат летной годности, выданный в соответствии с Приложением 8 к Конвенции о международной гражданской авиации                                                                                                                                                                                     |  |  |  |
| 3.4.      | Наличие имеющихся отчетов о проверках на перроне ВС арендодателя.                                                                                                                                                                                                                                                |  |  |  |
| 3.5.      | Предполагаемые маршруты полетов входят в разрешенные районы полетов, указанные в СЭ арендодателя                                                                                                                                                                                                                 |  |  |  |
| 3.6.      | Информация о системе контроля государства эксплуатанта или государства регистрации.                                                                                                                                                                                                                              |  |  |  |
| 3.7.      | Соблюдаемые эксплуатантом ВС стандарты соответствуют следующим требованиям:<br>наличие утвержденного Руководства по производству полетов;                                                                                                                                                                        |  |  |  |
|           | соответствие эксплуатанта ВС требованиям в отношении подготовки, опыта и квалификации членов летных экипажей;                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |
|           | соответствие эксплуатанта ВС требованиям в отношении подготовки, опыта и квалификации членов кабинных экипажей;                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |
|           | требования, которым должен соответствовать эксплуатант при эксплуатации воздушного судна с членами технического экипажа в службе экстренной медицинской помощи (HEMS) коммерческого воздушного транспорта, при работе с системой ночного видения (NVIS) или при выполнении вертолетных подъемных операций (ННО); |  |  |  |
|           | требования, предъявляемые к эксплуатанту и членам его экипажа ВС в отношении ограничения полетного и служебного времени, а также требований к отдыху членов экипажа.                                                                                                                                             |  |  |  |
| <b>4.</b> | <b>Статья 83bis</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |  |  |
| 4.1.      | Проект Соглашения по аренде ВС в соответствии со статьей 83bis                                                                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |
| 4.2.      | Наличие в Соглашении следующей информации:<br>государство регистрации;                                                                                                                                                                                                                                           |  |  |  |
|           | государство эксплуатанта;                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |  |  |
|           | срок действия Соглашения, включая дату вступления в силу и дату истечения срока действия или связанные с этим условия, если это применимо;                                                                                                                                                                       |  |  |  |
|           | описание передаваемых функций и обязанностей, предусмотренных статьями 12, 30, 31 и 32 а) Конвенции, и сроки такой передачи;                                                                                                                                                                                     |  |  |  |

|                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |  |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |  |  |
|                                                                                                                | <p>Если эксплуатант является физическим лицом, указывается его (ее) имя, фамилию и постоянное место жительства.</p> <p>Если эксплуатант является юридическим лицом (компания, корпорация и т.д.), указывается его наименование, основное место деятельности или постоянное место пребывания;</p> <p>ВС, затрагиваемые Соглашением:</p> <p>указываются национальные и регистрационные знаки, изготовитель ВС, модель, серия и серийный номер каждого ВС;</p> <p>условия прекращения аренды или другие договоренности.</p> |  |  |  |
| 4.3.                                                                                                           | <p><b>Статья 12 "Правила полетов".</b> Обязанности, вытекающие из этой статьи: обеспечение того, чтобы каждое ВС соблюдало правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования ВС, и привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих такие правила и регламенты (государство эксплуатанта должно установить этот принцип согласно национальному законодательству).</p>                                                                                                                                          |  |  |  |
| 4.4.                                                                                                           | <p><b>Статья 30 а) "Радиооборудование воздушных судов".</b> Обязанность, которая может быть передана по этой статье: выдача разрешения на установку и использование радиопередающей аппаратуры.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |
| 4.5.                                                                                                           | <p>Передача обязанностей по выдаче свидетельств</p> <p><b>Статьи 30 b) и 32a) «Свидетельства на членов экипажа».</b> Обязанности, вытекающие из этих статей: выдача пилотам и другим членам летного состава экипажа свидетельств и удостоверений о квалификации или придание им силы, в том числе для использования радиопередающей аппаратуры ВС, занятых в международной навигации.</p>                                                                                                                                |  |  |  |
| 4.6                                                                                                            | <p>Передача обязанностей по поддержанию летной годности:</p> <p><b>Статья 31 «Удостоверения о годности к полетам».</b> Обязанности, вытекающие из данной статьи: выдача удостоверений о годности к полетам или придание им юридической силы, а также осуществление контроля за поддержанием летной годности ВС.</p>                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |
| 4.7.                                                                                                           | <p>Право государства регистрации проводить, при необходимости, инспекции или проверки в государстве эксплуатанта в целях обеспечения выполнения государством эксплуатанта его обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов, передаваемых в соответствии с соглашением.</p>                                                                                                                                                                                                                              |  |  |  |
| 4.8.                                                                                                           | <p>Описание договоренности относительно проведения регулярных совещаний между государством регистрации и государством эксплуатанта в целях обеспечения эффективного взаимодействия и обмена информацией по вопросам безопасности полетов</p>                                                                                                                                                                                                                                                                             |  |  |  |
| 4.9.                                                                                                           | <p>Обязанности по поддержанию летной годности:</p> <p>принятие руководства по регулированию технического обслуживания;</p> <p>утверждение программы технического обслуживания;</p> <p>утверждение организации по техническому обслуживанию.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| 4.10  | Кодирование аварийных приводных передатчиков (ELT)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  |  |  |  |
| 4.11. | В соглашении указано, на основе какого сертификата летной годности ВС будет возвращено под полную ответственность государства регистрации после прекращения действия соглашения                                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 4.12. | Проведение оценки возможностей государства регистрации, чтобы убедиться в том, что оно обладает правилами, компетенцией, опытом и ресурсами для выполнения обязанностей и функций, не подлежащих передаче по соглашению, и в состоянии следить за передаваемыми обязанностями и функциями до тех пор, пока соглашение не будет подписано и зарегистрировано в ИКАО |  |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы)

Ознакомлен \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы, представителя эксплуатанта ВС, заявителя)





Дополнение 1  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ  
ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ НАВИГАЦИИ,  
ОСНОВАННОЙ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)**

**ГЛАВА 1  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложений 6 и 10 к Чикагской конвенции, АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению полетов с использованием PBN.

2. При разработке настоящего Дополнения использовались следующие документы:

Дос 8168 «Производство полетов воздушных судов»;

Дос 7030 «Дополнительные региональные правила»;

Дос 9365 «Руководство по всепогодным полетам»;

Дос 9376 «Подготовка руководства по производству полетов»;

Дос 9613 «Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN)»;

Дос 9997 «Руководство по эксплуатационному утверждению PBN»;

EUR Doc 029 «Инструктивный материал ИКАО по утверждению PBN в Европейском регионе».

3. Дополнение устанавливает:

требования, предъявляемые к заявителю для выполнения полетов с использованием PBN;

процедуры выдачи заявителю специального разрешения на выполнение полетов с использованием PBN;

порядок проведения контроля за эксплуатационной деятельностью заявителя.

4. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к выполнению полетов с использованием PBN, а также при проведении контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля проверки эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Заявители должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению полетов с использованием PBN;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на выполнение полетов с использованием PBN;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении полетов с использованием PBN.

5. Заявитель может выполнять полеты ВС с использованием PBN только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

6. Для получения специального разрешения на выполнение полетов с использованием PBN заявитель должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 14, установленной АП № 100, с приложением доказательной документации.

7. Заявитель должен разработать соответствующие инструкции, содержащие эксплуатационные навигационные инструкции и порядок действий в нештатной и аварийной обстановках. Необходимая информация включается в РПП и должна находиться в распоряжении экипажей ВС во время полета.

Все необходимые руководства, программы подготовки авиационного персонала, программы технического обслуживания и иная документация, либо поправки к ним должны быть согласованы и (или) утверждены в Департаменте по авиации.

8. Доказательная документация должна содержать следующее:

поправки к РПП, включая правила эксплуатации для экипажей ВС, эксплуатационные навигационные инструкции и порядок действий в чрезвычайной обстановке;

поправки, если они применимы, к РРТО и программам, которые включают процедуры технического обслуживания для нового оборудования;

копии частей руководства по эксплуатации ВС или дополнений к нему, либо карты данных сертификата типа (далее – TCDS) для подтверждения действительности утверждения летной годности для соответствующих навигационных спецификаций на каждое ВС (решение разработчика ВС на установку данного бортового оборудования на ВС – при необходимости);

соответствующие поправки в MEL, определяющие минимальное

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

оборудование необходимое для соответствия PBN;  
 программы обучения или поправки к программам обучения  
 авиационного персонала.

## ГЛАВА 2 КОНЦЕПЦИЯ PBN

9. Непрерывный рост авиации требует увеличения пропускной способности воздушного пространства, поэтому особую актуальность приобретает оптимальное использование имеющегося воздушного пространства. В результате применения методов RNAV повысилась эксплуатационная эффективность, что позволило разработать для применения в различных регионах мира и для всех этапов полета навигационные прикладные процессы.

Метод определения требований к оборудованию путем установления требований к характеристикам называется навигацией, основанной на характеристиках – PBN.

10. В концепции PBN указывается, что требования к характеристикам бортовой системы RNAV должны определяться в виде точности, целостности, эксплуатационной готовности, непрерывности и функциональных возможностей, необходимых для выполнения предполагаемых полетов в контексте концепции конкретного воздушного пространства. Концепция PBN представляет собой переход от навигации, основанной на датчиках, к навигации, основанной на характеристиках. Требования к характеристикам указываются в навигационных спецификациях, в которых также определяется, какие навигационные датчики и оборудование можно использовать для соблюдения этих требований к характеристикам.

11. PBN обладает рядом преимуществ по сравнению с основанным на конкретных датчиках методе разработки критериев воздушного пространства и высоты пролета препятствий, а именно:

снижает потребность в техническом обеспечении основанных на конкретных датчиках маршрутов и схем, а также связанные с этим расходы;

устраняет необходимость разработки основанных на конкретных датчиках операций каждый раз, когда появляются новые навигационные системы, что было бы связано со слишком большими затратами;

позволяет повысить эффективность использования воздушного пространства (организация маршрутов, топливная эффективность и снижение шума);

разъясняет, каким образом используются системы RNAV;

упрощает для эксплуатантов ВС процесс эксплуатационного

утверждения путем предоставления ограниченного набора навигационных спецификаций, предназначенных для глобального использования.

12. Навигационные спецификации используются государствами в качестве основы для сертификации и эксплуатационного утверждения. В навигационной спецификации содержится подробное описание требований, предъявляемых к системе зональной навигации при полетах вдоль конкретного маршрута, по схеме или в пределах воздушного пространства, в котором предписывается утверждение по данной навигационной спецификации. К таким требованиям относятся:

требуемые от системы зональной навигации характеристики в виде точности, целостности, непрерывности и эксплуатационной готовности;

имеющиеся в системе зональной навигации функции для обеспечения требуемых характеристик;

интегрированные в систему зональной навигации навигационные датчики, которые могут быть использованы для обеспечения требуемых характеристик;

процедуры для летного экипажа и прочие процедуры, необходимые для обеспечения характеристик, указанных в системе зональной навигации.

13. Концепция RBN, состоит из трех взаимосвязанных элементов: навигационной спецификации, инфраструктуры навигационных средств и навигационного прикладного процесса.

14. В таблице 1 указаны применимые документы, в таблице 2 указаны навигационные спецификации и их соответствующие значения навигационной точности.

Таблица 1 Применимые документы

| Этап полета |                        |                 |      |                  |               |          |                     |     | Применимые документы | Дополнительный справочный материал |
|-------------|------------------------|-----------------|------|------------------|---------------|----------|---------------------|-----|----------------------|------------------------------------|
|             | Маршрут                |                 | STAR | Заход на посадку |               |          |                     | SID |                      |                                    |
|             | Океанический/удаленный | Континентальный |      | Начальный        | Промежуточный | Конечный | Уход на второй круг |     |                      |                                    |
| RNAV 10     | X                      |                 |      |                  |               |          |                     |     | AC 91-001            | EASA AMC 20-12 FAA AC 90-105       |
| RNAV 5      |                        |                 |      |                  |               |          |                     |     | AC 91-002            | EASA AMC 20-4<br>FAA AC 90-105     |
| RNP 4       | X                      |                 |      |                  |               |          |                     |     | AC 91-004            | FAA AC 90-105                      |
| RNP 2       |                        | X               | X    |                  |               |          |                     |     | Подлежит разработке  | FAA AC 90-105                      |
| RNAV 2      |                        | X               | X    |                  |               |          |                     |     | AC 91-003            | EASA TBA<br>FAA AC 90-100          |
| RNP 1       |                        |                 | X    | X                | X             |          | X                   | X   | AC 91-006            | EASA TBA FAA AC 90-105()           |
| RNAV 1      |                        |                 | X    | X                | X             |          | X                   | X   | AC 91-003            | EASA JAA TGL10 FAA AC 90-100       |
| A-RNP       |                        | X               | X    | X                | X             | X        | X                   | X   | Подлежит             | FAA AC 90-105                      |

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                 |  |   |   |   |   |   |   |   |                     |                                       |
|---------------------------------|--|---|---|---|---|---|---|---|---------------------|---------------------------------------|
|                                 |  |   |   |   |   |   |   |   | разработке          |                                       |
| RNP APCH (LNAV)                 |  |   |   | X | X | X | X |   | AC 91-008           | EASA AMC 20-27<br>FAA AC 90-105()     |
| RNP APCH (LNAV/VNAV)            |  |   |   | X | X | X | X |   | AC 91-010           |                                       |
| RNP APCH (LP/LPV)               |  |   |   |   |   | X | X |   | Подлежит разработке | EASA AMC 20-28 FAA AC 90-107          |
| RNP AR                          |  |   | X | X | X | X | X | X | AC 91-009           | EASA AMC 20-26 FAA AC 90-101          |
| RF                              |  |   | X | X | X |   | X | X | Подлежит разработке | FAA AC 90-105                         |
| Управление электронными данными |  | X | X | X | X | X | X | X | Подлежит разработке | EASA Part 21, Subpart G FAA AC 20-153 |

Таблица 2 Навигационные спецификации и их соответствующие значения навигационной точности

| Дос 9613<br>Часть,<br>глава | Навигационная<br>спецификация        | Этап полета                              |                               |          |           |               |                  |                                     |       |
|-----------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------|----------|-----------|---------------|------------------|-------------------------------------|-------|
|                             |                                      | Маршрутный<br>океанический/<br>удаленный | Маршрутный<br>континентальный | Прибытие | Approach  |               |                  |                                     | Вылет |
|                             |                                      |                                          |                               |          | Начальный | Промежуточный | Конечный         | Уход на второй<br>круг <sup>1</sup> |       |
| В, гл.1                     | RNAV 10                              | 10                                       |                               |          |           |               |                  |                                     |       |
| В, гл.2                     | RNAV 5 <sup>2</sup>                  |                                          | 5                             | 5        |           |               |                  |                                     |       |
| В, гл.3                     | RNAV 2                               |                                          | 2                             | 2        |           |               |                  |                                     | 2     |
| В, гл.3                     | RNAV 1                               |                                          | 1                             | 1        | 1         | 1             |                  | 1                                   | 1     |
| С, гл.1                     | RNP 4                                | 4                                        |                               |          |           |               |                  |                                     |       |
| С, гл.2                     | RNP 2                                | 2                                        | 2                             |          |           |               |                  |                                     |       |
| С, гл.3                     | RNP 1 <sup>3</sup>                   |                                          |                               | 1        | 1         | 1             |                  | 1                                   | 1     |
| С, гл.4                     | Усоверш. RNP<br>(A-RNP) <sup>4</sup> | 2 <sup>5</sup>                           | 2 или 1                       | 1        | 1         | 1             | 0,3              | 1                                   | 1     |
| С, гл.5                     | RNP APCH <sup>6</sup>                |                                          |                               |          | 1         | 1             | 0,3 <sup>7</sup> | 1                                   |       |
| С, гл.6                     | RNP AR APCH                          |                                          |                               |          | 1-0,1     | 1-0,1         | 0,3-0,1          | 1-0,1                               |       |
| С, гл.7                     | RNP 0,3 <sup>8</sup>                 |                                          | 0,3                           | 0,3      | 0,3       | 0,3           |                  | 0,3                                 | 0,3   |

<sup>1</sup> Применяется только после достижения запаса высоты над препятствием в 50 метров (40 метров для ВС категории Н) после начала набора высоты.

<sup>2</sup> RNAV 5 является маршрутной навигационной спецификацией, которая может использоваться на начальном участке стандартного маршрута прибытия по приборам (далее – STAR) за пределами 30 морских



миль и выше минимальной абсолютной высоты в секторе (MSA).

<sup>3</sup> Спецификация RNP 1 используется только на маршрутах STAR, стандартных маршрутах вылета по приборам (далее – SID), начальных и промежуточных участках IAP и при уходе на второй круг после начального этапа набора высоты. За пределами 30 морских миль от КТА значение точности для выдачи предупреждения становится равным 2 м. милям.

<sup>4</sup> А-RNP также допускают определенный диапазон масштабируемых значений точности боковой навигации RNP.

<sup>5</sup> Факультативное – требует более высокого значения непрерывности.

<sup>6</sup> Для спецификации RNP APCH имеется два раздела: раздел А реализуется GNSS и baro-VNAV, раздел В реализуется SBAS.

<sup>7</sup> RNP 0, 3 применяется к RNP APCH, раздел А. Разные требования к угловым характеристикам применимы только к RNP APCH, раздел В.

<sup>8</sup> Спецификация RNP 0,3 предназначена главным образом для полетов вертолетов.

15. Приведенные в таблице 2 цифры указывают на требование к точности боковой навигации в морских милях, которая должна выдерживаться в течение 95 % полетного времени всеми ВС, выполняющими полеты в пределах данного воздушного пространства, по маршруту или по схеме полета.

### **ГЛАВА 3**

## **ТЕРМИНОЛОГИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМАЯ В RBN.**

### **НАВИГАЦИОННАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ**

16. Двумя основными аспектами применения RBN в любом случае являются требования, изложенные в соответствующей навигационной спецификации, и инфраструктура навигационных средств (как наземных, так и спутниковых), которые обеспечивают работу системы.

17. Навигационная спецификация представляет собой совокупность требований к ВС и летному экипажу, необходимых для обеспечения навигационного прикладного процесса в пределах установленного воздушного пространства. Навигационная спецификация определяет характеристики, требуемые системой RNAV, а также любые функциональные требования, такие как способность, производить полет по криволинейным траекториям или по параллельным смещенным маршрутам.

18. Системы RNAV и RNP в принципе аналогичны. Основное различие между ними заключается в требовании осуществлять контроль за



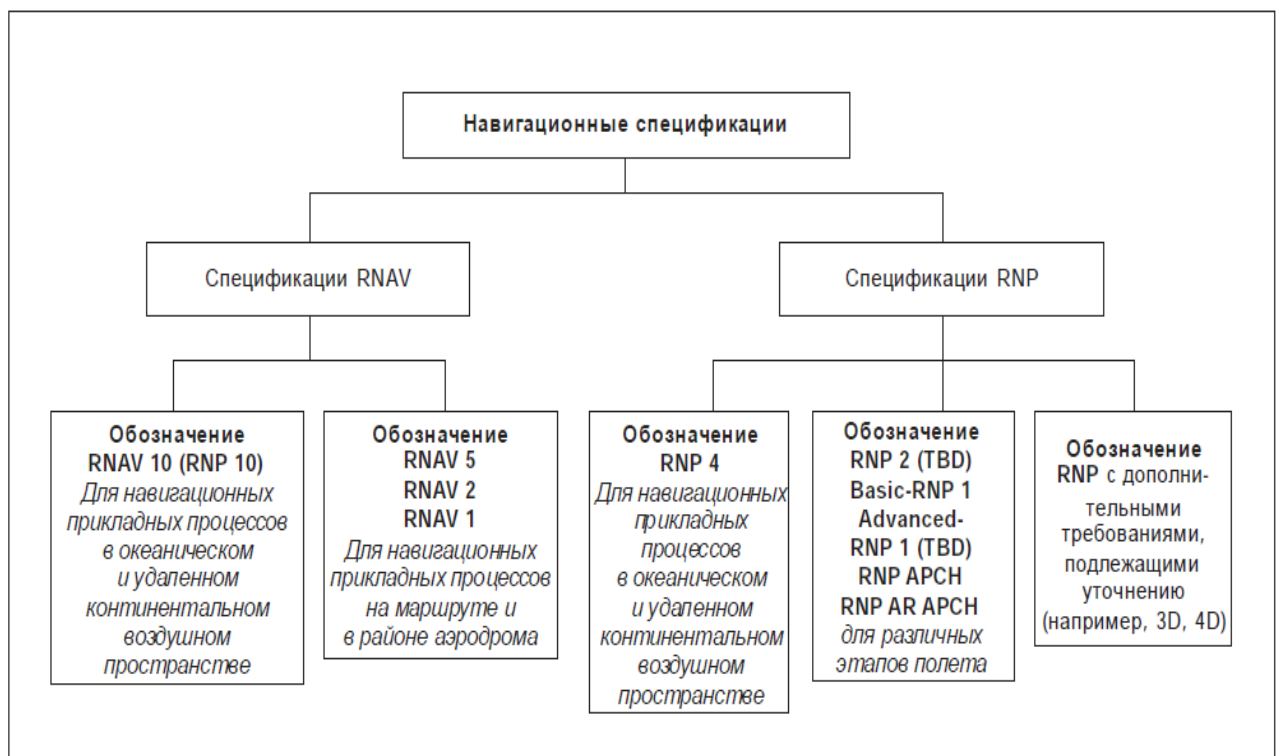


выдерживанием характеристик и выдавать предупреждения.

19. Навигационная спецификация, которая включает требование к контролю на борту за навигационными характеристиками и выдаче предупреждений, называется спецификацией RNP.

20. Спецификация, в которой такие требования отсутствуют, называется спецификацией RNAV. Система зональной навигации, способная обеспечить соблюдение требований к характеристикам спецификации RNP, называется системой RNP.

21. Вследствие того, что конкретные требования к характеристикам определяются для каждой навигационной спецификации, ВС, утвержденное для спецификации RNP, автоматически не утверждается для всех спецификаций RNAV. Аналогичным образом ВС, утвержденное для спецификации RNP или RNAV, в которой содержатся строгие требования к точности (например, спецификация RNP 0.3), автоматически не утверждается для навигационной спецификации, в которой содержится менее строгое требование к точности (например, RNP 4).



## ГЛАВА 4 ОБЩИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

22. Эксплуатанты ВС, экипаж ВС не заявляют в плане полета маршруты PBN, схемы SID или STAR, если они не отвечают всем критериям. Если ВС, которое не отвечает этим критериям, получает разрешение от органа ОВД выполнять схему RNAV, КВС уведомляет

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

орган ОВД, что он не может выполнить такое разрешение и запросить альтернативные инструкции.

23. В случае необходимости КВС соблюдает любые указания или схему, заявленные изготовителем, для выполнения требований к техническим характеристикам, установленным в настоящем дополнении.

24. При запуске системы члены летного экипажа:

убеждаются в том, что навигационная база данных содержит актуальные данные;

проверяют текущее местоположение ВС;

по получении первоначального разрешения и при любом последующем изменении маршрута проверяют, что заданный маршрут ОВД введен правильно;

удостоверяются, что очередность прохождения точек на маршруте полета (далее – WPT), отображаемая их навигационной системой, совпадает с маршрутом, изображенным на соответствующих картах и с заданным маршрутом.

25. Члены летного экипажа не выполняют полет по SID или STAR, если его нельзя извлечь из бортовой навигационной базы данных по названию схемы, и он не соответствует схеме на карте. В последствии этот маршрут может быть изменен путем введения или исключения конкретных WPT в соответствии с разрешением органа ОВД. Ручной ввод или создание новых WPT путем ручного ввода широты и долготы не разрешается. Точно так же пилоты не изменяют в базе данных SID или STAR тип WPT с «флай-бай» на «флай-овер» и наоборот.

26. По мере возможности маршруты RNAV извлекают из базы данных полностью, а не загружают из базы данных в план полета отдельные WPT. Однако разрешается выбирать и вводить отдельные установленные контрольные точки и WPT из навигационной базы данных при условии введения всех контрольных точек по опубликованному маршруту полета. Таким же образом можно впоследствии изменить маршрут путем введения или отмены конкретных WPT в соответствии с разрешением ОВД. Ручной ввод или создание новых WPT путем ручного ввода широты и долготы не разрешается.

27. Члены летного экипажа проводят перекрестную проверку разрешенного плана полета путем сопоставления карт или других соответствующих источников с текстовой индикацией навигационной системы и, если это применимо, с бортовой картографической индикацией. При необходимости убеждаются в исключении конкретных навигационных средств (далее – NAVAID). Схема не должна использоваться, если есть какие-либо сомнения в ее действительности в



навигационной базе данных.

28. В ходе полета, где это практически возможно, члены летного экипажа использует имеющуюся информацию от наземных NAVAID для подтверждения целесообразности навигации.

29. На маршрутах PBN члены летного экипажа используют индикатор бокового отклонения для обнаружения неисправностей или AP в режиме боковой навигации. Члены летного экипажа могут использовать навигационный картографический индикатор с функциональной возможностью, эквивалентной индикатору бокового отклонения.

30. Члены летного экипажа ВС, оснащенных индикаторами бокового отклонения, убеждаются в том, что градуировка индикатора бокового отклонения соответствует навигационной точности, относящейся к данному маршруту/схеме (например, отклонение на полную шкалу:  $\pm 1$  морская миля для RNAV 1,  $\pm 2$  морских миль для RNAV 2 или  $\pm 5$  морских миль для оборудования TSO-C129 на маршрутах RNAV 5).

31. Ожидается, что в течение всех полетов по PBN все экипажи ВС выдерживают осевую линию маршрута, отображаемую на бортовых индикаторах бокового отклонения и (или) управления полетом, за исключением случаев, когда на отклонение получено разрешение органов ОВД, или возникла аварийная ситуация. При нормальных полетах боковая погрешность/отклонение от линии пути (разница между вычисленной системой RNAV траекторией и местоположением ВС относительно траектории, погрешность техники пилотирования (далее – FTE) ограничивается  $\pm \frac{1}{2}$  значения навигационной точности, относящейся к данной схеме или маршруту (0,5 морских миль для RNAV 1 и 1,0 морская миля для RNAV 2). Допускаются кратковременные отклонения от этого стандарта (например, «перелеты» или «недолеты») вовремя или непосредственно после выполнения разворотов на маршруте (схемы), которые могут достигать максимум целого значения ( $1 \times RNP$ ) навигационной точности (1 морская миля для RNAV 1 и 2 морские мили для RNAV 2).

На некоторых ВС траектория при выполнении разворотов не индицируется или не рассчитывается. Члены летного экипажа таких ВС не смогут выполнять требование  $\pm \frac{1}{2}$  точности во время выполнения разворотов на маршруте; однако ожидается, что они будут выполнять требования по пересечению после выполнения разворота или на прямолинейных участках.

32. Если орган ОВД задает курс, который уводит ВС с маршрута, КВС не изменяет план полета в системе PBN до тех пор, пока не получит новое разрешение возвратиться на данный маршрут, или диспетчер не

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

подтвердит новое разрешение по маршруту. Когда ВС находится на неопубликованном маршруте, установленное требование точности не применяется.

33. Ручной выбор функций ограничения угла крена ВС может уменьшить возможность ВС выдерживать заданную линию пути, и поэтому не рекомендуется. Членам летного экипажа следует отдавать себе отчет в том, что выбранные вручную функции ограничения угла крена ВС могут привести к снижению возможности выдерживания, ожидаемой органами ОВД траектории.

34. Членам летного экипажа, имеющим утверждение RNP в соответствии с положениями настоящего документа, не нужно изменять заданные значения RNP изготовителя, установленные в FMC.

35. До начала выполнения полетов по PBN заявитель предпринимает следующие действия:

устанавливает и документально оформляет пригодность бортового оборудования;

документально оформляет правила эксплуатации подлежащих использованию навигационных систем, а также процесс навигационной базы данных;

документально оформляет подготовку членов летного экипажа по эксплуатационным правилам.

направляет вышеуказанный материал в Департамент по авиации для согласования.

## ГЛАВА 5

### НАВИГАЦИОННАЯ БАЗА ДАННЫХ

36. Если на борту ВС имеется и используется навигационная база данных, она должна содержать текущую и соответствующую для района предполагаемых полетов информацию, а также включать навигационные средства и точки пути, необходимые для данного маршрута.

37. Навигационные базы данных содержат текущую информацию в течение всего полета. Если в ходе полета предполагается смена цикла регламентации и контролирования аэронавигационной информации (далее – AIRAC), заявитель должен установить процедуры для обеспечения точности навигационных данных, включая приемлемость навигационных средств, используемых для определения маршрутов данного полета. Традиционно это осуществляется путем сверки электронных данных с данными на бумажных носителях.

38. Навигационную базу данных получают от поставщика, который утвержден Департаментом по авиации. Навигационная база данных

должна соответствовать предполагаемой функции оборудования.

39. О расхождении, которые делают маршрут недействительным, уведомляет поставщик навигационной базы данных, а заявитель запрещает использование таких маршрутов путем направления уведомления экипажу ВС.

40. Для обеспечения соблюдения существующих требований к качеству систем заявитель рассматривает необходимость периодических проверок оперативных навигационных баз данных.

Системы RNAV DME/DME должны использовать только средства DME, указанные в AIP государств. Системы не должны использовать средства, которые указаны государством в AIP как несоответствующие для полетов по RNAV 1 и RNAV 2, или средства, связанные с системой посадки по приборам (далее – ILS) или MLS, которая использует смещение дальности.

Это осуществляется путем исключения конкретных средств DME, которые будут иметь отрицательное воздействие на навигационное решение, из бортовой навигационной базы данных, когда маршруты RNAV находятся в пределах зоны приема этих средств DME.

## **ГЛАВА 6**

### **НАВИГАЦИОННАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ RNAV 10 (ОБОЗНАЧЕННАЯ И САНКЦИОНИРОВАННАЯ КАК RNP 10)**

#### **§ 1. Общие положения**

41. Навигационная спецификация содержит технические и эксплуатационные критерии и не предусматривает требования в отношении повторной сертификации.

42. RNP 10 применяется для обеспечения минимумов бокового (50 морских миль) и продольного (50 морских миль), основанного на расстоянии эшелонирования в океаническом и удаленном воздушном пространстве.

43. В РПП заявителя отражается информация (инструктивный материал) по стандартным эксплуатационным правилам, навигационные (эксплуатационные) инструкции и порядок действий в аварийной обстановке.

44. Любой пересмотр MEL, обусловленный положениями RNP 10, утверждается Департаментом по авиации. Заявитель корректирует MEL и указывает требуемые условия отправки ВС.

45. Заявитель должен разработать и внедрить программы технического обслуживания по каждой навигационной системе.

46. Заявитель должен предоставить информацию о предыдущем





опыте. Должны быть указаны любые события или инциденты, касающиеся эксплуатационных погрешностей (например, сообщаемые по установленной форме отчетности о расследовании навигационных погрешностей), меры по предотвращению которых включены в подготовку, правила и учтены при техническом обслуживании или в модификациях подлежащих использованию бортовых (навигационных) систем.

## **§ 2. Требования к ВС**

47. Согласно требованиям RNP 10 ВС, выполняющие полеты в океаническом и удаленном континентальном воздушном пространстве, должны быть оснащены двумя независимыми и исправными системами дальней навигации (далее – LRNS), включающими INS, IRS, FMS или GNSS, с такой характеристикой целостности, которая обеспечивает отсутствие в навигационной системе неприемлемой степени вероятности выдачи ложной информации.

48. Навигационная спецификация RNAV 10 предназначена для использования в океаническом и удаленном континентальном воздушном пространстве, а спецификация навигации основана на использовании LRNS. Минимум две системы дальней навигации требуются для резервирования.

49. Наиболее распространенными комбинациями двойных систем дальней навигации являются двойная INS, двойная IRS, двойная GNSS, GNSS / IRS (IRS обновляется с помощью GNSS).

50. Инерциальные системы (если не обновляются с помощью GNSS) подвержены постепенной потере точности местоположения со временем (скорости ухода) и их использование ограничено по времени. Основной предел времени составляет 6,2 часа, но он может быть продлен путем обновления или демонстрации снижения скорости ухода (менее 2 морских миль в час).

51. При выполнении полетов в воздушном пространстве или по маршрутам, обозначенным RNP 10, боковая суммарная погрешность системы должна быть в пределах  $\pm 10$  морских миль в течение 95 % общего полетного времени. Продольная погрешность должна быть также в пределах  $\pm 10$  морских миль в течение 95 % общего полетного времени.

## **§ 3. Критерии специального навигационного обслуживания**

52. ВС, утвержденные к использованию GNSS в качестве главного навигационного средства для полетов в океанических и удаленных районах в соответствии с требованиями соответствующего авиационного ведомства, также отвечают требованиям RNP 10 без ограничений по



времени.

53. Многодатчиковые системы, интегрирующие GNSS, отвечают требованиям RNP 10 без ограничений по времени.

54. Устанавливается утвержденное по техническому стандарту (далее – TSO) дублированное оборудование GNSS и используется утвержденная программа прогнозирования работоспособности определения и исключения отказов (далее – FDE). Максимальный допустимый период времени, в течение которого прогнозируется неработоспособность FDE, составляет для любого единичного случая 34 минуты. Максимальный период неработоспособности включается в качестве условия утверждения по RNP 10.

В случае, если прогноз указывает на то, что максимальный период неработоспособности FDE для планируемого полета по RNP 10 будет превышен, полет должен быть заново спланирован, когда FDE будет в рабочем состоянии, или операция по RNP 10 должна основываться на альтернативном навигационном средстве.

55. ВС, оснащенные дублированными системами INS или IRU, утвержденными в соответствии с любым из указанных ниже стандартов, отвечают требованиям RNP 10 на период до 6,2 часа полетного времени.

56. Отсчет времени начинается с момента, когда системы переведены в навигационный режим, или в последней точке, в которой обновлялись системы.

57. Если системы обновляются на маршруте, заявитель должен показать воздействие точности обновления на предельный период времени.

58. ВС, оснащенные одной INS или IRU и одной GPS, утвержденными в качестве главного навигационного средства в океанических и удаленных районах и одной GNSS отвечают требованиям RNP 10 без ограничений по времени. INS или IRU должны быть утверждены в соответствии с 14 CFR (Code of Federal Regulations) часть 121, GNSS санкционирована по TSO-C129a и имеет утвержденную программу прогнозирования работоспособности FDE. Максимальный допустимый период времени, в течение которого прогнозируется неработоспособность FDE, составляет 34 минуты для любого единичного случая. Максимальный период неработоспособности включается в качестве условия утверждения по RNP 10.

#### **§ 4. Эксплуатационные правила**

59. Для соблюдения требований в отношении полетов по RNP 10 в океаническом и удаленном континентальном воздушном пространстве заявитель выполняет соответствующие требования Приложения 2 к

Чикагской конвенции.

60. При планировании полета летный экипаж ВС обращает особое внимание на условия, влияющие на производство полетов в воздушном пространстве RNP 10 (или по маршрутам RNP 10), в том числе:

убеждается в том, что предельный период времени для RNP 10 предусмотрен;

проверяет требуемые возможности GNSS, такие как FDE, если это необходимо для данного полета;

учитывает любое эксплуатационное ограничение, касающееся утверждения по RNP 10, если это требуется для конкретной навигационной системы.

61. В ходе предполетной подготовки летный экипаж ВС:

изучает журналы и формы выполнения технического обслуживания, чтобы установить состояние оборудования, требуемого для полетов в воздушном пространстве RNP 10 или по маршруту RNP 10. Убеждается в том, что произведен ремонт для устранения неисправностей в требуемом оборудовании;

в ходе внешнего осмотра ВС, проверяет состояние навигационных антенн и состояние обшивки фюзеляжа около каждой из этих антенн (такая проверка может быть проведена не пилотом, а квалифицированным и уполномоченным лицом, например, бортинженером или ремонтным персоналом);

изучает порядок действий в аварийной обстановке при полетах в воздушном пространстве RNP 10 или по маршрутам RNP 10. Этот порядок действий не отличается от обычного порядка действий в аварийной обстановке в океанических районах за одним исключением: экипажи обязаны распознавать, когда ВС более не может выполнять полет в соответствии с утвержденными по RNP 10 характеристиками и что необходимо уведомить органы ОВД.

62. Все ВС, выполняющие полеты в океаническом и удаленном воздушном пространстве RNP 10, оснащаются двумя полностью исправными независимыми LRNS, обладающими такой целостностью, которая не позволяет навигационной системе выдавать ложную информацию.

63. В особых обстоятельствах Департамент по авиации имеет право утвердить использование одной LRNS (например, Североатлантические MNPS). Тем не менее требуется утверждение по RNP 10.

64. В плане полета для ОВД (далее – ATS FPL) эксплуатанты ВС используют соответствующие обозначения, установленные для маршрута полета по RNP. В пункте 10 ATS FPL ставится буква «R», которая



означает, что пилот изучил планируемый маршрут полета с целью определения требований RNP, а ВС и эксплуатант ВС имеют специальное разрешение на выполнение полетов по маршрутам, на которых требуется применение RNP. В разделе замечаний ATS FPL указывается дополнительная информация, свидетельствующая о возможностях выдерживания точности, например, RNP 10 по сравнению с RNP 4.

65. При отправке или в ходе планирования полета эксплуатант ВС убеждается в том, что на маршруте имеются адекватные навигационные средства, позволяющие ВС выполнять полет по RNP 10 в течение всего запланированного полета в соответствии с RNP 10.

66. Для систем GNSS эксплуатант ВС в ходе отправки или планирования полета устанавливает, что на маршруте имеются адекватные навигационные возможности, позволяющие ВС выполнять полет по RNP 10, включая наличие работоспособной FDE, если это необходимо для данного полета.

67. В пункте входа в океаническое воздушное пространство должны функционировать две LRNS, способные обеспечить данную навигационную спецификацию. Если одна LRNS не работает, летный экипаж ВС рассматривает альтернативный маршрут, на котором использование данного конкретного оборудования не требуется, или уходит на запасной аэродром для осуществления ремонта.

68. Перед входом в океаническое воздушное пространство с помощью внешних навигационных средств как можно точнее проверяется местоположение ВС. Это может потребовать проверок по DME/DME и (или) VOR для определения погрешности навигационной системы посредством сравнения индигированного и фактического местоположения. Если систему необходимо обновить, выполняются соответствующие процедуры с помощью заранее подготовленного контрольного перечня.

69. Программа заявителя по учебной отработке эксплуатационных правил в полете включает порядок обязательной перекрестной проверки для заблаговременного выявления навигационных погрешностей с тем, чтобы не допустить непреднамеренного отклонения ВС от разрешенных органом ОВД маршрутов.

70. Экипажи ВС должны уведомить органы ОВД о любом ухудшении навигационных характеристик ниже установленных требований или об отказе навигационного оборудования, или о любых отклонениях, требуемых в соответствии с порядком действий в чрезвычайной обстановке.

71. При полетах по RNP 10 члены летного экипажа должны

использовать индикатор бокового отклонения, командный пилотажный прибор или автопилот в режиме боковой навигации. При выполнении полетов по RNP все экипажи ВС должны выдерживать осевую линию маршрута, отображаемую на бортовых индикаторах бокового отклонения и (или) управления полетом, за исключением случаев, когда от органов ОВД получено разрешение отклониться от маршрута или в аварийной ситуации. При полетах в штатных условиях боковая погрешность (отклонение) от линии пути (разница между вычисленной системой RNAV траекторией и местоположением ВС относительно траектории) должны ограничиваться  $\pm \frac{1}{2}$  навигационной точности для данного маршрута (т. е. 5 морских миль). Допускаются кратковременные отклонения от этого стандарта в процессе выполнения разворотов на маршруте, которые могут достигать максимум целого значения навигационной точности (10 морских миль).

72. Заявителю предоставляется право путем обновления увеличить период времени обеспечения навигационных возможностей RNP 10. Утверждение различных процедур обновления основывается на исходном значении, по которому они были утверждены, минус временные факторы, указанные ниже:

автоматическое обновление с использованием DME/DME = исходное значение минус 0,3 часа (например, ВС, утвержденное на 6,2 часа, может получить еще 5,9 часа после автоматического обновления по DME/DME);

автоматическое обновление с использованием DME/DME/всенаправленный ОВЧ-радиомаяк (VOR) = исходное значение минус 0,5 часа;

обновление вручную = исходное значение минус 1 час.

73. Если на борту ВС имеется навигационная база данных, она должна содержать текущую и соответствующую для данных полетов информацию, а также включать навигационные средства и точки пути, необходимые для данного маршрута.

## ГЛАВА 7

### НАВИГАЦИОННАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ RNAV 5

#### § 1. Общие положения

74. Спецификация RNAV 5 не требует выдачи экипажу ВС предупреждения в случае наличия чрезмерных навигационных погрешностей. Поскольку данная спецификация не требует наличия дублированных систем RNAV, необходим альтернативный источник

навигации на случай потенциальной утраты возможностей RNAV.

75. Системы RNAV 5 позволяют ВС выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия основанных на опорных станциях навигационных средств (спутниковых или наземных) или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации.

76. Полеты по RNAV 5 основаны на использовании оборудования RNAV, которое автоматически определяет местоположение ВС в горизонтальной плоскости, используя входные данные от одного или комбинации следующих типов датчиков местоположения, в сочетании со средствами, которые задают желаемую траекторию и обеспечивают следование по ней:

VOR/DME;  
DME/DME;  
INS или IRS;  
GNSS.

## **§ 2. Утверждение летной годности**

77. ВС рассматривается как пригодное для полетов по RNAV 5, если оно оснащено одной или несколькими навигационными системами, утвержденными и установленными в соответствии с пунктом 80 настоящего Дополнения.

78. Способность ВС выполнять полеты по RNAV 5 может быть продемонстрирована или достигнута в следующих случаях:

78.1 первый случай – продемонстрированная способность в процессе производства ВС и заявление в руководстве по эксплуатации ВС или в дополнении к нему, либо в TCDS;

78.2. второй случай – в процессе эксплуатации:

при использовании бюллетеня технического обслуживания либо эквивалентного документа и при включении дополнения в руководство по эксплуатации ВС; или

путем утверждения навигационной системы ВС.

79. Для определения соответствия ВС в зависимости от руководства по эксплуатации ВС или в дополнении к нему, TCDS, возможности самолета с функцией выполнения полетов по RNAV 5 демонстрируется при производстве (самолет в процессе производства или новой конструкции).

80. Соответствие требованиям систем ВС с функцией RNAV 5:

80.1. ВС может рассматриваться как пригодное к выполнению полетов по RNAV 5, если в руководстве по эксплуатации ВС или в дополнении к нему, либо TCDS указывается, что установленная система



навигации с соответствующими инструментами для IFR получила удостоверение летной годности в соответствии с настоящим документом или AMC 20-4 или с одним из следующих документов Федерального управления гражданской авиации США (далее – FAA):

АС 90-96, АС 90-45А, АС 20-121А, АС 20-130, АС 20-138 или АС 25-15;

80.2. руководство по эксплуатации ВС содержит навигационные характеристики ВС, эквивалентные AMC 20-4 EASA и АС 90-96А FAA;

80.3. как только соответствие ВС требованиям установлено, процесс получения эксплуатационного разрешения продолжится в соответствии настоящим Дополнением.

### **§ 3. Ограничения по использованию навигационных систем**

81. INS (IRS) используются либо как самостоятельная INS, либо в качестве IRS, действующей в рамках мультисенсорной системы RNAV, где инерциальные датчики являются дополнением к основным датчикам положения, а также как резервный источник данных о положении, когда радионавигационные источники недоступны.

82. INS без функции автоматического радиообновления положения ВС, при соблюдении функциональных критериев используется только в течение двух часов после последнего выравнивания (обновления) данных о позиции, выполняемого на земле.

83. INS без автоматического радиообновления положения ВС, в том числе те системы, где осуществляется ручной выбор радиоканалов в соответствии с процедурами летного экипажа, утверждаются в соответствии с АС 90-45А FAA или АС 20-130А или любым другим эквивалентным документом.

84. Точность VOR обычно отвечает требованиям к точности RNAV 5 до 60 морских миль с помощью навигационных средств, а доплеровского VOR – до 75 морских миль. Значения в конкретных областях в пределах зоны действия VOR могут быть больше из-за эффекта распространения (например, многолучевого). Если такие ошибки существуют, то указываются области, где такие VOR не могут быть использованы.

85. Сигналы DME считаются достаточными для удовлетворения требований RNAV 5, если сигналы принимаются, а на том же канале нет более близкого DME, независимо от указанной зоны охвата. Там, где система RNAV 5 не учитывает опубликованную «установленную эксплуатационную зону охвата» DME, система RNAV должна выполнять проверку целостности данных, чтобы подтвердить, что принимается правильный сигнал DME.

86. Использование GPS (GNSS) для выполнения полетов по RNAV 5



ограничено оборудованием, утвержденным в соответствии с TSO-C 129, TSO-C-145, TSO-C-146 и TSO-C 196 FAA или ETSO-129, ETSO-145 и ETSO-146 EASA или эквивалентными документами.

87. Целостность системы GPS должна обеспечиваться автономным контролем целостности в приемнике RAIM или эквивалентным средством в мультисенсорной навигационной системе. Кроме того, автономное оборудование GPS должно включать в себя следующие функции в соответствии с критериями TSO-C 129а или ETSO-129а:

обнаружение (и исключение ошибок) шага псевдодальности; и  
проверка слова состояния (для проверки исправности).

88. Соответствие этим двум требованиям определяется следующим образом:

заявление в руководстве по эксплуатации ВС, указывающее, что оборудование GPS соответствует критериям, предъявляемым к основным средствам навигации в океаническом и удаленном континентальном воздушном пространстве; или

табличка на приемнике GPS, удостоверяющая, что он отвечает TSO-C 129, TSO-C-145 и TSO-C-146 от FAA или ETSO-129, ETSO-145 и ETSO-146 от EASA; или

письмо авиационной администрации страны производителя об утверждении конструкции (письменное утверждение) для соответствующего оборудования. Эксплуатанты ВС устанавливают связь с производителем бортового оборудования, чтобы определить, соответствует ли оборудование этим требованиям, и спросить о наличии письма об утверждении конструкции. Производители могут получить это письмо, представив соответствующую документацию в органы сертификации государств, где был сконструирован или произведен самолет. Заявитель сохраняет это письмо об утверждении конструкции в руководстве по эксплуатации ВС в качестве доказательства соответствия требованиям RNAV 5.

89. При этом должно быть установлено и эксплуатироваться традиционное навигационное оборудование (например, VOR, DME или ADF) с тем, чтобы обеспечивалось альтернативное навигационное средство.

Если утверждение для RNAV 5 требует использования традиционного навигационного оборудования в качестве резервного в случае потери сигнала GPS, требуемые навигационные средства, как это определено в утверждении (например, VOR, DME или ADF), должны быть установлены и быть в исправном состоянии.

90. Автономное оборудование GPS используется при полетах по

RNAV 5 с учетом ограничений.

#### **§ 4. Системные требования**

91. Навигационные характеристики ВС, утвержденных для RNAV 5, требуют, чтобы точность выдерживания траектории была равна или лучше, чем  $\pm 5$  морских миль в течение 95 % времени полета. Это значение включает ошибку источника сигнала, ошибку бортового приемника, ошибку системы отображения и FTE.

Эти навигационные характеристики предполагают, что необходимый охват, обеспечиваемый спутниковым или наземным навигационным средством, доступен для предполагаемого маршрута полета.

92. Минимальный уровень доступности и целостности, необходимый для систем RNAV 5, может быть обеспечен одной установленной системой, включающей:

один датчик или комбинацию из следующих датчиков: VOR/DME, DME/DME, INS или IRS и GNSS или GPS;

вычислитель RNAV;

блок управления и индикации (далее – CDU);

навигационный индикатор (индикаторы) (например, навигационный дисплей, индикатор горизонтального положения (далее – HSI) или индикатор отклонения по курсу (далее – CDI) при условии, что система контролируется экипажем и что в случае сбоя системы самолет сохраняет возможность навигации относительно наземных навигационных средств (например, VOR, DME или ненаправленный радиомаяк (далее – NDB)).

#### **§ 5. Функциональные требования**

93. Следующие функции системы являются минимальными, необходимыми для выполнения полетов по RNAV 5:

непрерывная индикация положения самолета относительно траектории, которая будет отображаться члену летного экипажа, пилотирующему ВС, на навигационном индикаторе, находящемся в его первичном зрительном поле;

кроме того, если минимальный экипаж включает двух пилотов, то индикация положения самолета относительно траектории, которая будет отображаться пилоту, не пилотирующему ВС, на навигационном индикаторе, находящемся в его первичном зрительном поле;

отображение направления и расстояния до активной точки пути (To);

отображение путевой скорости или времени до активной точки пути (To);

хранение минимум 4 точек пути;

соответствующая индикация отказа системы RNAV, включая отказ

датчиков.

94. Навигационные данные должны быть доступны для отображения либо на индикаторе, входящем в состав оборудования RNAV, либо на индикаторе бокового отклонения (например, CDI, HSI или индикатор навигационной карты).

95. Эти индикаторы используются в качестве первичных пилотажных приборов для навигации ВС, для упреждения маневра и индикации отказа/статуса (состояния)/целостности. Они отвечают следующим требованиям:

индикаторы должны быть видны пилоту, если смотреть вперед вдоль траектории полета;

масштабирование индикатора бокового отклонения должно быть совместимо с любыми пределами оповещения и сигнализации, где они реализованы;

индикатор бокового отклонения должен иметь функцию масштабирования и возможность развертывания на весь экран, подходящую для полетов по RNAV 5.

## **§ 6. Поддержание летной годности ВС**

96. Заявитель, утвержденный для выполнения полетов по RNAV 5, обеспечивает сохранение их технических возможностей для того, чтобы соответствовать техническим требованиям, установленным в этом документе.

97. Следующие документы по техническому обслуживанию пересматриваются, при необходимости, для включения аспектов RNAV 5: РРТО;

иллюстрированный каталог деталей;

программа технического обслуживания.

98. Утвержденная программа технического обслуживания для соответствующих ВС включает методики технического обслуживания, перечисленные в руководстве по эксплуатации изготовителя ВС, и его компоненты, и учитывают следующее:

техническое обслуживание оборудования, задействованного в полетах по RNAV 5, осуществляется в соответствии с указаниями производителя компонентов;

любая поправка или изменение системы навигации, влияющие в какой-либо мере на первоначальное разрешение RNAV 5, направляются в Департамент по авиации для принятия или утверждения таких изменений до их осуществления;

информация о любых ремонтных работах, которые не включены в утвержденные эксплуатационные документы и могут повлиять на

целостность навигационных характеристик, направляются в Департамент по авиации для принятия или утверждения этих работ.

99. В документации по техническому обслуживанию RNAV представляется программа обучения обслуживающего персонала, включающая:

- концепцию PBN;
- применение RNAV 5;
- оборудование, задействованное в полетах по RNAV 5; и
- использование MEL.

## **ГЛАВА 8**

### **НАВИГАЦИОННАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ RNAV 1 И RNAV 2**

#### **§ 1. Общие положения**

100. Навигационная спецификация RNAV 1 и RNAV 2 разработана в первую очередь для полетов в условиях радиолокационного контроля (для SID радиолокационное обслуживание должно обеспечиваться до первого изменения курса по RNAV). Навигационная спецификация RNP 1 предназначена для аналогичных полетов за пределами зоны действия радиолокационного обслуживания. Однако RNAV 1 и RNAV 2 могут использоваться при отсутствии радиолокационного контроля или ниже минимальной абсолютной высоты векторения, если реализующее их государство гарантирует надлежащий уровень безопасности системы и компенсирует отсутствие контроля за выдерживанием характеристик и выдачи предупреждений.

101. Специальное разрешение по RNAV 1 и RNAV 2 дает право заявителю выполнять полеты по всему миру.

Навигационная спецификация RNAV 1 и RNAV 2 применяется:

- для всех маршрутов ОВД, включая установленные для области по маршруту;
- для SID (STAR);
- для схем захода на посадку по приборам вплоть до конечной контрольной точка захода на посадку (далее – FAF) (точки конечного этапа захода на посадку).

#### **§ 2. Инфраструктура навигационных средств**

102. Определяются следующие навигационные критерии: GNSS, DME/DME и DME/DME/IRU. В тех случаях, когда единственным навигационным средством для обновления (коррекции) местоположения является DME, мертвые зоны в рабочей области DME могут помешать обновлению местоположения. Интеграция IRU может компенсировать



нарушение обслуживания в связи с большими мертвыми зонами.

103. Если в измерениях характеристик опубликованного средства DME отмечаются значительные различия, полеты по RNAV 1 и RNAV 2 в воздушном пространстве, в котором находится это средство, возможно придется ограничить применением GNSS.

104. При полетах по RNAV 1 или RNAV 2, когда используется IRS, некоторые бортовые системы будут переходить на основанную на VOR/DME навигацию, прежде чем перейти к инерциальному полету поставщик аэронавигационного обслуживания (далее – ПАНО) должен оценить воздействие радиальной погрешности VOR, когда VOR находится в пределах 40 морских миль от маршрута, а инфраструктура навигационных средств DME/DME является неадекватной для того, чтобы не допустить отрицательного влияния этой погрешности на точность определения местоположения ВС.

105. ПАНО должны следить за тем, чтобы заявители, эксплуатирующие ВС, оснащенные GNSS, и, где применимо, оснащенные SBAS ВС, имели доступ к средствам прогнозирования работоспособности обнаружения отказов с использованием ABAS (например, RAIM). Такое прогнозирование может предоставляться ПАНО, изготовителями бортового оборудования или другими организациями.

Прогнозирование может осуществляться приемниками, отвечающих только минимальным характеристикам TSO, или конкретно для данной конструкции приемника. В прогнозировании должна использоваться информация о состоянии спутников GNSS, а также порог срабатывания сигнализации в горизонтальной плоскости, соответствующий данной операции (1 морская миля – для RNAV 1, 2 морские мили – для RNAV 2). В случае прогнозируемой, непрерывной потери системой ABAS функции обнаружения отказов в течение более 5 минут в отношении любого участка полетов по RNAV 1 и RNAV 2 следует указывать периоды неработоспособности. Если прогнозирование временно не работает, ПАНО могут все же разрешить выполнение полетов по RNAV 1 и RNAV 2, учитывая при этом, какое последствие для производства полетов могут иметь ВС, у которых отказало прогнозирование, или потенциальный риск, связанный с необнаруженным отказом спутникового обслуживания, когда обнаружение отказов не работает.

106. Поскольку системы RNAV DME/DME должны использовать только те средства DME, которые указаны в AIP государств, государство в своем AIP должно перечислить средства, не соответствующие полетам по RNAV 1 и RNAV 2, включая средства, связанные с ILS или MLS, которые используют смещение дальности.



### **§ 3. Процесс утверждения навигационной спецификации RNAV 1/RNAV 2**

107. Навигационные спецификации RNAV 1 и RNAV 2 представляют собой гармонизацию критериев европейской точной RNAV (P-RNAV) и RNAV Соединенных Штатов Америки (US-RNAV). ВС, утвержденные к полетам по RNAV 1 и RNAV 2, автоматически утверждаются к полетам в пределах Соединенных Штатов Америки или в воздушном пространстве государств – членов Европейской конференции гражданской авиации.

### **§ 4. Требования к ВС**

108. Полеты по RNAV 1 и RNAV 2 основаны на использовании оборудования RNAV, которое автоматически определяет местоположение ВС в горизонтальной плоскости, используя входные данные от следующих типов датчиков местоположения (указаны не в порядке приоритетности):

108. 1. GNSS в соответствии с TSO-C145, TSO-C146 или TSO-C129. Данные о местоположении от других типов навигационных датчиков могут быть интегрированы с данными GNSS, если другие данные о местоположении не приводят к погрешностям определения местоположения, превышающим требования к суммарной точности системы.

Использование оборудования GNSS, утвержденного по TSO-C129, ограничивается такими системами, которые включают минимальные функциональные требования. Функциональные требования к оборудованию GNSS указаны в приложении 1 к настоящему Дополнению. Как минимум, целостность должна обеспечиваться бортовой системой функционального дополнения. Кроме того, указанное в TSO-C129 оборудование должно включать следующие дополнительные функции:

- обнаружение шага псевдодальности,
- проверка слова состояния (для проверки исправности);

108.2. оборудование RNAV DME/DME, отвечающее критериям, перечисленным в приложении 2 к настоящему Дополнению;

108.3. оборудование RNAV DME/DME/IRU, отвечающее критериям, перечисленным в приложении 3 к настоящему Дополнению.

### **§ 5. Требования для получения специального разрешения**

109. Для того чтобы получить разрешение PBN ВС заявитель должен иметь соответствующие утверждения летной годности.

Заявитель представляет на рассмотрение в Департамент по авиации следующую документацию:



заявление на эксплуатационное утверждение PBN;  
поправки к РПП, включая правила эксплуатации для экипажей ВС;  
перечень конфигураций с подробным описанием соответствующих компонентов и оборудования, которые будут использоваться для полетов по PBN. В этом списке перечисляются все изготовители, модели и версии оборудования GNSS, DME/DME, DME/DME/IRU и программного обеспечения установленной FMS;

соответствующую документацию, свидетельствующую, что ВС оборудовано системами RNAV/RNP, которые удовлетворяют требованиям, например, частей руководства по эксплуатации ВС или дополнения к руководству по эксплуатации ВС, которые содержат заявление о летной годности;

поправки, если они применимы, к РРТО и программ, которые включают процедуры технического обслуживания для нового оборудования, а также программы обучения персонала технического обслуживания;

программу подготовки членов летных экипажей и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров).

110. Эксплуатанты ВС представляют на рассмотрение в Департамент по авиации курс подготовки по PBN для демонстрации того, что правила эксплуатации, эксплуатационные практики и вопросы обучения включены в программы начальной подготовки, программы по повышению квалификации и регулярной подготовки для летных экипажей и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров).

111. Заявитель пересматривает РПП и контрольные перечни с целью включения в них информации и указаний по стандартным эксплуатационным правилам. Соответствующие руководства содержат указания по эксплуатации навигационного оборудования и порядок действий в непредвиденных ситуациях. Эти руководства и контрольные перечни представляются для анализа вместе с официальным заявлением на втором этапе процесса утверждения.

112. Заявитель утверждает в Департаменте по авиации любые изменения MEL, которые необходимы для выполнения полетов по PBN.

113. Заявитель представляет для утверждения программу технического обслуживания для выполнения полетов по PBN и программу подготовки технического персонала.

114. При положительном решении специальное разрешение для выполнения полетов по RNAV 1 и RNAV 2 документально оформляется Департаментом по авиации в эксплуатационных спецификациях.

115. Заявитель, планирующий выполнять полеты в воздушное

пространство, обозначенное RNAV 1 или RNAV 2, но не имеющий утверждения, должен установить пригодность ВС.

Это можно сделать на основании уже имеющейся документации о соблюдении требований данной навигационной спецификации (например, соблюдение требований AC 90-100A, TGL No.10 или AC 90-100), а затем установить, какие имеются различия с тем, чтобы найти приемлемое средство соблюдения требований RNAV 1 и RNAV 2.

Получив доказательства пригодности ВС, заявитель затем получает соответствующее эксплуатационное утверждение от Департамента по авиации, который рассматривает существующий материал и характеристики, которые отвечают стандарту RNAV 1 или RNAV 2.

116. Заявитель, у которого уже имеется утверждение по P-RNAV в соответствии с TGL No. 10:

имеет право выполнять полеты в любом государстве, в котором маршруты основаны на TGL-10;

получает специальное разрешение, представив доказательства соблюдения требований TGL No. 10 в отношении критериев навигационной спецификации RNAV 1 и (или) RNAV 2 для того, чтобы выполнять полеты в воздушное пространство, обозначенное RNAV 1 или RNAV 2. Это должно осуществляться посредством утверждения по RNAV 1 и (или) RNAV 2 с использованием таблицы 3.

Таблица 3. Дополнительные требования для получения утверждения по RNAV 1 и RNAV 2 на основании утверждения по TGL-10

| У эксплуатанта ВС имеется TGL-10                                                                                                                                          | Ему необходимо подтвердить эти возможности характеристик для RNAV-1 и RNAV-2 ICAO                                                                                                                          | Примечание                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Если утверждение включает использование DME/VOR (DME/VOR могут использоваться в качестве единственного источника данных о местоположении, где это определено разрешается) | RNAV-1 не предусматривает какие-либо маршруты, основанные на RNAV DME/VOR                                                                                                                                  | Характеристики системы RNAV должны основываться на GNSS, DME/DME или DME/DME/IRU. Однако данные от DME/VOR не нужно блокировать или отбраковывать            |
| Если утверждение включает использование DME/DME                                                                                                                           | Никаких действий не требуется, если характеристики системы RNAV отвечают конкретным критериям навигационного обслуживания в настоящей главе, пп.3.3.3.2.2 (только DME/DME) или пп. 3.3.3.2.3 (DME/DME/IRU) | Эксплуатант ВС может запросить изготовителя или посмотреть на веб-сайте ФАУ перечень соответствующих требованиям систем (см. примечание ниже в этой системе) |

|                                                                                                         |                                                                                                                             |                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
|  Департамент по авиации | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов                             |                                                                           |
| Специальное требование SID по RNAV в отношении ВС с DME/DME                                             | Наведение по RNAV представляется сразу по достижении 500 футов над превышением летного поля (AFE) по схеме AC 90-100 Type B | Эксплуатант ВС должен дополнительно включить эти эксплуатационные правила |
| Если утверждение включает использование GNSS                                                            | Никаких действий не требуется                                                                                               |                                                                           |

Таблица 4. Дополнительные требования для получения утверждения по RNAV 1 и RNAV 2 на основании утверждения по AC 90-100

| У эксплуатанта ВС имеется AC 90-100                                            | Ему необходимо подтвердить эти возможности характеристик по RNAV-1/RNAV-2 ICAO                                                                         | Примечания                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Есть утверждение основано на GNSS (TSO-C129)                                   | В соответствии с TSO-C129a/ETSO C129a требуется обнаружение шага псевдодальности GPS и проверка состояния GPS                                          | Эксплуатант ВС должен удостовериться в том, что обнаружение шага псевдодальности и проверка слова состояния обеспечиваются установленным приемником GPS, или удостовериться в том, что приемник GPS утвержден в соответствии с TSO-C129a/ETSO C129a |
| В соответствии с AC 90-100 процесса обновления навигационной базы не требуется | Поставщики данных и поставщики данных для бортового радиоэлектронного оборудования должны иметь документ о принятии (LOA) в соответствии с п. 3.3.3.3m | Эксплуатант ВС должен запросить у поставщика данных информацию о состоянии оборудования RNAV                                                                                                                                                        |

117. При положительном решении специальное разрешение для выполнения полетов по RNAV 1 и RNAV 2 документально оформляется Департаментом по авиации в эксплуатационных спецификациях.

## § 6. Эксплуатационные правила

118. Заявители или пилоты, планирующие выполнять полеты по маршрутам RNAV 1 и RNAV 2, заполняют соответствующие поля в форме ICAO для плана полета.

119. Бортовая навигационная база данных ВС содержит текущие данные, соответствующие району планируемых полетов, и включает NAVAID, WPT и соответствующие коды маршрута ОВД для прибытий, вылетов и запасных аэродромов. Заявители, у которых нет такой функции,

представят альтернативные методы обеспечения соблюдения требований (например, навигационную базу данных, приспособленную для таких операций). При отсутствии альтернативных методов обеспечения соблюдения требований для выполнения установленной схемы RNAV, которая содержит несколько переходов ВПП, заявители не представляют или принимают утверждение для этих схем.

120. Используя всю имеющуюся информацию, члены летного экипажа убеждаются в доступности на весь период планируемых полетов инфраструктуры навигационных средств, требуемой для намеченных маршрутов, включая любые не имеющие отношение к RNAV чрезвычайные обстоятельства.( В томе I Приложения 10 к Чикагской конвенции содержатся требования в отношении обеспечения целостности GNSS (RAIM или сигнал SBAS)

121. Необорудованные GNSS ВС имеют возможность корректировать свое местоположение на основе DME/DME и DME/DME/IRU для маршрутов RNAV 1 и RNAV 2 и для выполнения SID и STAR.

122. Если для выполнения требований RNAV 1 и RNAV 2 используется только оборудование TSO-C129, необходимо подтвердить доступность RAIM для планируемого маршрута полета (маршрут и время), используя текущую информацию спутника GNSS.

123. Если для выполнения требований RNAV используется только оборудование TSO-C145/C146, заявителю не нужно делать прогноз, если подтверждается, что зона обслуживания широкозонной системы функционального дополнения (далее – WAAS) доступна на всем протяжении маршрута полета.

Для районов, где зона обслуживания WAAS не доступна, заявители, использующие приемники TSO-C145/C146, подтверждают доступность GNSS RAIM.

124. Доступность RAIM (ABAS) проверяется следующим образом:  
уровни RAIM, требуемые для полетов по RNAV 1 и RNAV 2, проверяются или посредством NOTAM (в соответствующих случаях), или с помощью прогнозирования. Заявители должны быть осведомлены о данных прогнозирования, имеющихся для намеченного маршрута;

в прогнозе доступности RAIM учитываются последние используемые NOTAM и модель бортового радиоэлектронного оборудования (если известно). Функция прогнозирования RAIM обеспечивается ПАНО, изготовителем бортового радиоэлектронного оборудования, другими организациями или с помощью бортового приемника RAIM;

в случае прогнозируемой непрерывной потери соответствующего уровня обнаружения отказов в течение более 5 минут для любого участка полета по RNAV 1 и RNAV 2, план полета должен быть пересмотрен (например, отложить вылет или запланировать другую схему вылета);

программное обеспечение для прогнозирования доступности RAIM не гарантирует обеспечения этой функции. Это программное обеспечение скорее является инструментальным средством для оценки предполагаемых возможностей соблюдения требуемых навигационных характеристик. Пилоты и ПАНО ознакомлены, что из-за незапланированных отказов некоторых элементов GNSS возможности навигации по RAIM и GNSS могут быть полностью утрачены во время полета, что может потребовать перехода на альтернативное навигационное средство. Вследствие этого пилоты оценивают свои возможности навигации (для возможности полета на запасной аэродром) в случае отказа навигации по GNSS.

125. В случае использования навигации по DME необходимо проверить выпущенные NOTAM для определения состояния критических средств DME. Члены летного экипажа оценивают свои навигационные возможности (для возможности полета на запасной аэродром), в случае отказа критического оборудования DME во время полета.

## **§ 7. Особые требования в отношении SID по RNAV**

126. Перед началом взлета члены летного экипажа удостоверяются в том, что система RNAV является работоспособной и функционирует правильно и что загружены правильные данные по аэропортам и ВПП. До выполнения полета члены летного экипажа убеждаются в том, что бортовая навигационная система работает правильно, что загружены и надлежащим образом отображаются соответствующие ВПП и схема вылета (включая любой применимый переход на маршруте). Члены летного экипажа, которым назначается определенная схема вылета по RNAV, а затем им меняется ВПП, схема вылета, должны до взлета удостовериться в том, что эти соответствующие изменения введены и готовы для использования. Рекомендуется незадолго перед взлетом окончательно проверить надлежащий ввод ВПП и правильное отображение маршрута.

127. Абсолютная высота для подключения оборудования RNAV – пилот подключает оборудование RNAV для управления полетом в режиме боковой навигации RNAV до достижения 153 метров (500 футов) над превышением аэропорта. Абсолютная высота, на которой начинается управление по RNAV на маршруте, может быть выше (например, набор высоты до 304 метров (1 000 футов), а затем прямо до...)





128. Для достижения соответствующего уровня характеристик по RNAV пилоты применяют санкционированный метод (индикатор бокового отклонения/навигационный картографический индикатор).

129. ВС с DME/DME – пилотам ВС без GNSS, использующих датчики DME/DME без входных инерционных данных, нельзя использовать системы RNAV до тех пор, пока ВС не войдет в адекватную зону действия DME. ANSP обеспечит наличие адекватной зоны действия DME на каждом SID по RNAV (DME/DME).

130. ВС с DME/DME/IRU – члены летного экипажа ВС без GNSS, использующих системы RNAV DME/DME с блоком IRU (DME/DME/IRU), в точке начала разбега при взлете убеждаются в том, что местоположение ВС в INS находится в пределах 304 метров (1 000 футов/0,17 морских миль) от известного местоположения. Это, как правило, достигается посредством использования функции ручного или автоматического обновления ВПП. Для подтверждения местоположения ВС используется навигационная карта, если порядок действий пилота и разрешающая способность индикатора позволяют соблюдать требования к допуску, равному 304 метра (1 000 футов).

Исходя из оценок характеристик IRU, увеличение погрешности местоположения после перехода на IRU может составить меньше, чем 2 морские мили за каждые 15 минут.

131. ВС с GNSS – при использовании GNSS сигнал должен быть получен до начала разбега при взлете. В отношении ВС, использующих оборудование TSO-C129/C129a, в план полета должен быть загружен аэропорт вылета для обеспечения соответствующего контролирования и чувствительности навигационной системы. В отношении ВС, использующих бортовое радиоэлектронное оборудование TSO-C145a/C146a, в том случае, если вылет начинается в точке пути ВПП, для получения соответствующего контролирования и чувствительности вводить аэропорт вылета в план полета нет необходимости.

## **§ 8. Специфические требования STAR по RNAV**

132. До начала этапа прибытия члены летного экипажа удостоверяются в том, что загружен правильный аэродромный маршрут. Члены летного экипажа проверяют активный план полета, сопоставив карты с картографическим индикатором (если применимо) и многофункциональным блоком управления и индикации. Это включает подтверждение очередности прохождения WPT, приемлемости углов и расстояний на линии пути, любых ограничений по абсолютной высоте или скорости и, по возможности, определение того, какие точки пути являются «флай-бай», а какие «флай-овер». Если это обусловлено маршрутом, будет





необходимо подтвердить, что обновление будет исключать конкретное NAVAID. Если существует сомнение относительно действительности маршрута в навигационной базе данных, маршрут использоваться не должен.

Как минимум, проверки этапа прибытия могут заключаться в простой проверке соответствующего картографического индикатора, что будет отвечать целям настоящего пункта.

133. Создание новых WPT путем ручного ввода летным экипажем в систему RNAV сделает любой маршрут недействительным и поэтому не разрешается.

134. Если в соответствии с порядком действий в непредвиденной обстановке требуется перейти на обычный маршрут прибытия, члены летного экипажа завершают необходимые приготовления до начала полета по маршруту RNAV.

135. Изменение маршрута в районе аэродрома можно осуществлять с помощью радиолокационных курсов или разрешений «прямо до» («direct to»). В этом смысле члены летного экипажа способны своевременно реагировать на такие действия. Это может включать введение тактических WPT, загружаемых из базы данных. Членам летного экипажа не разрешается вводить вручную или изменять загруженный маршрут, используя временные WPT или контрольные точки, которые не содержатся в базе данных.

136. Члены летного экипажа убеждаются в том, что бортовая навигационная система работает правильно, и что правильная схема прибытия и ВПП надлежащим образом введены и отображаются.

137. Соблюдаются любые ограничения по абсолютной высоте или скорости.

## **§ 9. Порядок действий в непредвиденных обстоятельствах**

138. КВС уведомляет органы ОВД о потере любых возможностей RNAV, а также о предполагаемом курсе действий. Если экипаж ВС не может соблюдать требования маршрута RNAV, он как можно скорее уведомляет органы ОВД. К потере возможностей RNAV относится любой отказ или событие, в результате которого ВС не может соблюдать требования RNAV в отношении данного маршрута.

139. В случае отказа связи экипаж ВС продолжает полет по маршруту RNAV в соответствии с установленным порядком действий, предписанных для выполнения в случае потери связи.

## **ГЛАВА 9**

### **НАВИГАЦИОННАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ RNP 4**

#### **§ 1. Процесс утверждения**

140. Данная навигационная спецификация сама по себе не является нормативным инструктивным материалом, в соответствии с которым будет производиться оценка и утверждение ВС или заявителя. ВС сертифицируются государством изготовителя. Заявители утверждают навигационную спецификацию RNP 4 в соответствии с процедурами, содержащимися в главе 29 АП № 100.

#### **§ 2. Пригодность ВС**

141. Для того чтобы установить, что ВС оснащено системой RNAV, отвечающей требованиям RNP 4, необходимо представить надлежащую документацию, приемлемую для государства эксплуатанта (регистрации). Во избежание излишних нормативных процессов, при определении пригодности существующих систем рассматривается возможность признания документации изготовителя о соблюдении требований, например, AMC 20 EASA.

142. Группы пригодности ВС:

142.1. группа 1: сертификация по RNP:

к группе 1 относятся ВС, имеющие официальную сертификацию и утверждение интеграции RNP в системы ВС. Соблюдение требований RNP документируется в руководстве по летной эксплуатации ВС.

Такая сертификация не обязательно будет ограничиваться конкретной спецификацией RNP. В руководстве по летной эксплуатации ВС отражены все уровни RNP, которые были продемонстрированы, а также любые соответствующие положения, касающиеся их использования (например, требования к навигационным датчикам). Эксплуатационное утверждение основывается на характеристиках, заявленных в руководстве по летной эксплуатации ВС.

Данный метод также применяется в тех случаях, когда сертификация осуществляется путем выдачи дополнительного сертификата типа после установки нового оборудования, например, приемников GNSS, с тем чтобы ВС могло отвечать требованиям RNP 4 в океаническом и удаленном континентальном воздушном пространстве;

142.2. группа 2: предыдущая сертификация навигационной системы:

к группе 2 относятся ВС характеристик, сертифицированных по предыдущим стандартам, критериям RNP 4. Для того чтобы ВС было квалификационно пригодным по группе 2, можно использовать стандарты, перечисленные ниже:

ВС, оснащенные только GNSS в качестве утвержденной навигационной системы дальнего действия для полетов в океаническом и удаленном воздушном пространстве, должны отвечать техническим требованиям и надлежащим стандартам. В руководстве по эксплуатации ВС должно быть указано, что требуется дублированное оборудование GNSS, утвержденное в соответствии с надлежащим стандартом. Надлежащими стандартами являются технические стандарты FAA (TSO) c129a или c146, а также объединенные технические стандарты OAA (JTSO) c129a или c146. Кроме этого, следует использовать утвержденную для отправки ВС программу FDE. Максимальный допустимый период времени, в течение которого прогнозируется неработоспособность возможности FDE, составляет в отношении любого единичного события 25 минут. Этот максимальный период неработоспособности должен быть включен в качестве условия эксплуатационного утверждения по RNP 4. Если прогнозирование показывает, что максимальный допустимый период неработоспособности FDE будет превышен, полет должен быть заново спланирован на такое время, когда FDE будет работоспособным; (Примечание: если установлены и используются многодатчиковые системы, использовать при вылете программы FDE не требуется);

автономный контроль целостности на борту использует избыточность расчетов местоположения от нескольких датчиков, включая GNSS, для обеспечения целостности, которая, по крайней мере, эквивалента RAIM. Эти бортовые функции дополнения должны быть сертифицированы в соответствии с TSO c-115b, JTSO c-115b или другими эквивалентными документами. Примером этому может быть использование инерциальной навигационной системы или других навигационных датчиков в качестве проверки целостности данных GNSS, когда RAIM отказал, но информация GNSS о местоположении продолжает быть действительной;

142.3. группа 3: новая техника:

данная группа включена для того, чтобы предусмотреть новые навигационные системы, которые отвечают техническим требованиям к полетам в воздушном пространстве, в котором предписывается RNP 4.

### **§ 3. Требования к ВС**

143. При полетах по RNP 4 в океаническом и удаленном континентальном воздушном пространстве ВС должны быть оснащены двумя полностью исправными и независимыми LRNS с целостностью, при которой навигационная система не выдает ложной информации, и такие системы должны являться частью компонентов, на основе которых выдается эксплуатационное утверждение по RNP 4. GNSS должна и может



использоваться либо в качестве автономной навигационной системы, либо в качестве одного из датчиков в многодатчиковой системе.

144. Конфигурация оборудования, используемого для демонстрации требуемой точности, должна быть идентичной конфигурации, указанной в MEL или в руководстве по летной эксплуатации.

145. Конструкция установки должна соответствовать конструкторским нормативам, которые применимы к модифицируемому ВС, а изменения должны быть отражены в руководстве по летной эксплуатации до начала полетов, для выполнения которых требуется навигационное утверждение по RNP 4.

#### **§ 4. Требования к функциональным возможностям**

146. Бортовая навигационная система должна иметь следующие функциональные возможности:

- индикация навигационных данных;
- линия пути до контрольной точки;
- прямо до контрольной точки;
- функция «прямо до»;
- курс до контрольной точки;
- параллельное смещение;
- критерии перехода «флай-бай»;
- индикаторы интерфейса пользователей;
- выбор траектории при планировании полета;
- очередность прохождения контрольных точек при планировании полета;
- определяемый пользователем курс до контрольной точки;
- траекторное управление;
- требования к выдаче предупреждений;
- доступ к навигационной базе данных;
- геодезическая система отсчета WGS-84;
- автоматическое обновление радиоместоопределения.

#### **§ 5. Эксплуатационные правила. Предполетное планирование**

147. Сертификация летной годности сама по себе не санкционирует выполнение полетов по RNP 4. Для подтверждения адекватности правил эксплуатанта ВС на случай стандартных, нештатных и аварийных ситуаций для конкретной установки оборудования также требуется эксплуатационное утверждение.

148. В плане полета ICAO заявитель использует соответствующее обозначение, установленное для маршрута RNP. В пункт 10 плана полета ICAO следует поставить букву «R», которая будет означать, что члены

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

летного экипажа изучили планируемый маршрут полета и определили требования RNP, а ВС и заявитель утверждены к полетам по маршрутам RNP. В разделе замечаний следует указать дополнительную информацию, свидетельствующую о возможностях выдерживания точности, например, RNP 4 по сравнению с RNP 10. Важно понять, что для получения эксплуатационного разрешения в воздушном пространстве RNP 4 или по маршрутам RNP 4, необходимо будет соблюдать дополнительные требования. Когда стандарт бокового и (или) продольного эшелонирования составляет 30 морских миль, потребуются также предусмотреть связь «диспетчер – пилот» по линии передачи данных и ADS-C.

Бортовая навигационная система должна содержать текущие данные и включать соответствующие схемы.

Навигационные базы данных должны содержать текущие данные в течение всего полета.

Если в ходе полета предполагается смена AIRAC, заявитель должен установить процедуры для обеспечения точности навигационных данных, включая приемлемость навигационных средств, используемых для определения маршрутов данного полета.

149. Члены летного экипажа:

изучают журналы и формы выполнения технического обслуживания, чтобы установить состояние оборудования, требуемого для полетов в воздушном пространстве RNP 4 или по маршрутам, на которых требуются навигационные возможности по RNP 4;

убеждаются в том, что произведен ремонт для устранения неисправностей в требуемом оборудовании;

изучают порядок действий в аварийной обстановке при полетах в воздушном пространстве RNP 4 или по маршрутам, на которых требуются навигационные возможности по RNP 4. Этот порядок действий не отличается от обычного порядка действий в аварийной обстановке в океанических районах за одним исключением: экипажи должны уметь распознать и уведомить органы ОВД, когда ВС более не может выполнять полет в соответствии с навигационными возможностями по RNP 4.

150. В ходе планирования полета заявитель убеждается в том, что на маршруте имеются адекватные навигационные возможности, позволяющие ВС выполнять полет по RNP 4, включая наличие работоспособной FDE, если это необходимо для данного полета.

151. На маршруте, в пункте входа в воздушное пространство RNP должны функционировать две LRNS, способные обеспечить полет по RNP 4 и указанные в руководстве по летной эксплуатации. Если



требуемый для полетов по RNP 4 блок оборудования неисправен, КВС рассматривает возможность полета по альтернативному маршруту или ухода на запасной аэродром для выполнения ремонта.

152. Эксплуатационные правила выполнения полета включают обязательный порядок перекрестной проверки для заблаговременного выявления навигационных погрешностей, с тем чтобы не допустить непреднамеренного отклонения ВС от разрешенных ОВД маршрутов.

153. КВС уведомляет органы ОВД о любом ухудшении навигационных характеристик или отказе навигационного оборудования, что приводит к занижению навигационных характеристик ниже требуемого уровня, а также и (или) о любых отклонениях от маршрута в связи с действиями в чрезвычайной обстановке.

154. На маршрутах RNP 4 членам летного экипажа следует использовать индикатор бокового отклонения, командный пилотажный прибор или автопилот в режиме боковой навигации. Члены летного экипажа используют навигационный картографический индикатор с эквивалентными индикатору бокового отклонения функциональными возможностями. Пилоты ВС, оснащенных индикатором бокового отклонения, убеждаются в том, что градуировка индикатора бокового отклонения (отклонение на полную шкалу) соответствует значению навигационной точности, относящейся к данному маршруту ( $\pm 4$  морские мили). При выполнении полетов по RNP все экипаж ВС должен выдерживать осевую линию маршрута, отображаемую на бортовых индикаторах бокового отклонения и (или) управления полетом, за исключением случаев, когда от органов ОВД получено разрешение на отклонение от маршрута или в аварийной ситуации. При полетах в нормальных условиях боковая погрешность (отклонение) (разница между вычисленной системой RNAV траекторией и местоположением ВС относительно траектории) ограничиваются  $\pm \frac{1}{2}$  значения навигационной точности для данного маршрута (2 морские мили). Допускаются кратковременные отклонения от этого стандарта в процессе выполнения разворотов на маршруте, которые могут достигать максимум целого значения навигационной точности (4 морские мили).

## **§ 6. Знания и подготовка членов летного экипажа**

155. Заявитель обеспечивает надлежащую подготовку членов летных экипажей по вопросам о пределах навигационных возможностей по RNP 4 их ВС, последствиях обновления и действиях в чрезвычайной обстановке в условиях RNP 4.

156. При определении адекватности подготовки уполномоченный орган:





оценивает курс подготовки до того, как признать выданный конкретным центром сертификат учебного центра;

признает заявление на получение специального разрешения на утверждение RNP 4, о том, что заявитель принял и будет принимать меры для того, чтобы летные экипажи были осведомлены об эксплуатационной практике и правилах применения RNP 4;

признает заявление о том, что он осуществляет или будет осуществлять программу подготовки по RNP 4 с использованием содержащегося в настоящей главе инструктивного материала.

## **ГЛАВА 10**

### **НАВИГАЦИОННАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ RNP 1**

157. Навигационная спецификация RNP 1 предназначена для поддержки процедуры прибытия и отправления, используя только позиционирование GNSS.

158. Самый основной квалификационной системой является автономный GNSS приемник (TSO C129 (a) или ее эквивалент), должен быть соединен с дисплеем CDI или HSI, обеспечивающим контроль курса и показаний бокового отклонения.

Приемник обычно включает в себя блок управления и индикации автономным, но интерфейс также может быть предоставлен CDU.

159. В этом устройстве возможность RNP 1 обеспечивается в режиме терминала. В терминальном режиме:

дисплей бокового отклонения автоматически устанавливается на  $\pm 1$  морскую милю полномасштабного отклонения;

автоматическое предупреждение устанавливается на 1 морскую милю (предел оповещения RAIM).

160. В режиме по умолчанию (на маршруте) CDI масштабирования увеличивается до  $\pm 5$  морских миль и ограничения горизонтального предупреждения увеличивается до 2 морских миль. Терминальный режим не может быть выбран вручную.

161. Для отправления, при условии, что текущий план полета включает в себя аэропорт вылета (как правило, ARP), Режим «терминал» будет активирован. В общем случае режим «терминал» будет автоматически переключаться на режим полета по маршруту при удалении 30 морских миль от вылета ARP. Если RNP 1 SID распространяется за 30 морских миль, CDI масштабирование не перестанет быть адекватны поддерживать необходимый предел FTE ( $\pm 0,5$  морских миль), и летный экипаж вручную выбирает масштабирование CDI  $\pm 1$  морская миля.



162. По прибытии, при условии, текущий маршрут план полета включает аэропорт назначения (ARP), приемник будет автоматически переключаться с режима по маршруту на режим «терминал» на удалении 30 морских миль от контрольной точки аэродрома. Если STAR начинается на расстоянии больше, чем в радиусе 30 морских миль от аэродрома назначения, то на маршруте CDI масштабирование  $\pm 5$  морских миль недостаточно для RNP 1 и необходимо выбрать ручную масштабирование  $\pm 1$  морская миля.

163. ВС, оснащенное FMS, обычно интегрирует позиционирование из ряда источников (радио навигационных средств и GNSS) с IRS.

164. В таких системах, возможность навигации, оповещения и другие функции, основаны на значении RNP, которые могут быть по умолчанию для данной операции, выбранные значения членом летного экипажа или значения, извлеченные из навигации базы данных.

165. Обычно нет переключения автоматического режима (как в случае приемника автономном), хотя по умолчанию RNP может меняться в зависимости от этапа полета, и численно могут быть признаны приемлемыми, через дисплей бокового отклонения.

166. Существует возможность ошибок в положении ВС вызванных объединением данных GNSS с другими данными позиционирования и возникает потенциальная потребность прекращением отбора от других навигационных датчиков. Хотя маловероятно, что любое сокращение точности позиционирования будет значительным пропорционально требуемой RNP 1 навигационной точности.

## **ГЛАВА 11**

### **НАВИГАЦИОННАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ RNP ARCH**

#### **§ 1. Процесс утверждения**

167. Данная навигационная спецификация сама по себе не является нормативным инструктивным материалом, в соответствии с которым будет производиться оценка и утверждение ВС или заявителя сертифицируются государством изготовителя. Заявитель утверждает навигационную спецификацию RNP ARCH в соответствии с процедурами, содержащимися в главе 29 АП № 100.

Навигационная спецификация содержит технические и эксплуатационные критерии и не предусматривает требования в отношении повторной сертификации.

#### **§ 2. Пригодность ВС**

168. Для того чтобы установить, что ВС оснащено системой RNAV,

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

отвечающей требованиям RNP APCH, необходимо представить надлежащую документацию, приемлемую для государства эксплуатанта ВС (регистрации).

169. Во избежание излишних нормативных процессов, при определении пригодности существующих систем следует рассмотреть возможность признания документации изготовителя о соблюдении требований, например, серии AMC 20 EASA.

### **§ 3. Специальное разрешение**

170. Оценка заявителя производится Департаментом по авиации. При оценке принимать во внимание:

- доказательства пригодности ВС;
- оценку правил эксплуатации подлежащих использованию навигационных систем;
- контролирование этих правил посредством соответствующих записей в руководстве по эксплуатации;
- определение требований к подготовке членов летных экипажей;
- если требуется, управление процессом навигационной базы данных.

171. Специальное разрешение документально оформляется в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

172. Заявитель имеет перечень конфигураций с подробным описанием соответствующих компонентов и оборудования, которые будут использоваться для операций по RNP APCH.

173. Заявитель имеет программу подготовки по эксплуатационной практике, правилам и отработке элементов, относящихся к операциям по RNP APCH (например, первоначальная подготовка, повышение квалификации или переподготовка членов летных экипажей, сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) или персонала по техническому обслуживанию).

174. В РПП и контрольных перечнях отражается информация (инструктивный материал) по SOP. Соответствующие руководства содержат навигационные эксплуатационные инструкции и порядок действий в чрезвычайной обстановке, если таковые предусматриваются. Руководства и контрольные перечни представляются на согласование в уполномоченный орган в ходе процесса оформления заявления.

175. Заявитель корректирует и указывает требуемые условия эксплуатации ВС. Любой пересмотр MEL, обусловленный положениями RNP APCH, утверждается.

### **§ 4. Требования к ВС**

176. К характеристикам системы, контроль и выдача

предупреждений относятся:

точность;  
целостность;  
контроль за выдерживанием характеристик и выдача предупреждений;  
сигнал в пространстве.

177. На начальном и промежуточном участках RNP APCH и при уходе на второй круг по RNAV боковая суммарная погрешность системы должна быть в пределах  $\pm 1$  морская миля в течение 95 % общего полетного времени. Продольная погрешность должна быть также в пределах  $\pm 1$  морская миля в течение 95 % общего полетного времени.

На конечном участке RNP APCH захода на посадку боковая суммарная погрешность системы должна быть в пределах  $\pm 0,3$  морской мили в течение 95 % общего полетного времени.

Продольная погрешность должна быть также в пределах  $\pm 0,3$  морской мили в течение 95 % общего полетного времени.

Для удовлетворения требования к точности 95 % FTE не должна превышать 0,5 морской мили на начальном и промежуточном участках RNP APCH и при уходе на второй круг по RNAV. 95 % не должна превышать 0,25 морской мили на конечном участке RNP APCH захода на посадку.

178. Неисправность бортового навигационного оборудования классифицируется по нормам летной годности как состояние серьезного отказа (то есть 10-5 в час).

179. Потеря функции классифицируется как состояние незначительного отказа, если заявитель может перейти на другую навигационную систему и следовать в соответствующий аэропорт. Если схема ухода на второй круг основана на обычных средствах (например, NDB, VOR, DME), соответствующее навигационное оборудование должно быть установлено и исправно.

180. На начальном и промежуточном участках и при уходе на второй круг по RNAV операции RNP APCH система RNP (или вместе система RNP и пилот) выдает предупреждение, если требование к точности не соблюдается или если вероятность того, что боковая суммарная погрешность системы (далее – TSE) превысит 2 морские мили, больше, чем 10–5. На конечном участке захода на посадку операции RNP APCH система RNP (или вместе система RNP и пилот) выдает предупреждение, если требование к точности не соблюдается или если вероятность того, что боковая TSE превышает 0,6 морской мили, больше, чем 10–5.

181. На начальном и промежуточном участках и при уходе на второй

круг по RNAV операции RNP APCH бортовое навигационное оборудование выдает предупреждение, если вероятность погрешностей сигнала в пространстве, являющихся причиной боковой погрешности местоположения более 2 морских миль, превышает 10–7 в час (таблица 3.7.2.4-1 тома I Приложения 10 к Чикагской конвенции). На конечном участке RNP APCH захода на посадку бортовое навигационное оборудование выдает предупреждение, если вероятность погрешности сигналов в пространстве, являющихся причиной боковой погрешности местоположения более 0,6 морской мили, превышает 10–7 в час.

## **§ 5. Критерии специальных навигационных систем. Требования к функциональным возможностям**

182. RNP APCH основана на определении местоположения по GNSS. Данные о местоположении от других типов навигационных датчиков могут быть интегрированы с данными GNSS при условии, что другие данные о местоположении не вызовут погрешностей местоположения, превышающих бюджет TSE, или если обеспечиваются средства отключения других типов навигационных датчиков.

183. Навигационные данные, включая индикацию направления («к» или «от») и индикацию отказов, должны отображаться на индикаторе бокового отклонения (CDI, HSI) и (или) на навигационном картографическом индикаторе. Они должны использоваться в качестве основных пилотажных приборов для навигации ВС, упреждения маневров и для индикации отказов (состояния, целостности):

пилот видит индикаторы, которые находятся в основном поле зрения ( $\pm 15^\circ$  от линии нормального зрительного наблюдения пилота), если смотреть вперед вдоль траектории полета;

градуировка шкалы индикатора бокового отклонения должна быть соразмерна с любыми порогами выдачи предупреждений и срабатывания сигнализации;

индикатор бокового отклонения также должен иметь отклонение на полную шкалу, соответствующую текущему этапу полета, и должен базироваться на требуемой TSE;

масштаб шкалы –  $\pm 1$  морская миля для начального и промежуточного участков и  $\pm 0,3$  морской мили для конечного участка;

градуировка шкалы индикатора может устанавливаться автоматически логикой умолчания или устанавливаться на величину, полученную из навигационной базы данных. Величина отклонения на полную шкалу должна быть известна или должна индицироваться пилоту соразмерно с величинами захода на посадку;

в качестве альтернативного средства навигационный



картографический индикатор имеет эквивалентную индикатору бокового отклонения функциональную возможность с соответствующими масштабами карт (масштаб может быть установлен членом летного экипажа вручную). Для целей утверждения следует продемонстрировать, что навигационный картографический индикатор отвечает требованиям TSE;

рекомендуется, чтобы задатчик курса индикатора отклонения автоматически подчинялся вычисленной траектории RNAV;

для данного типа операции командный пилотажный прибор и (или) автопилот не требуются, однако, если без этих систем боковая TSE не может быть продемонстрирована, их использование становится обязательным. В этом случае в кабине летного экипажа должна быть четкая индикация сопряжения командного пилотажного прибора и (или) автопилота с системой RNAV;

использование усовершенствованного навигационного индикатора (например, электронного картографического индикатора или усовершенствованного электронного HSI) для улучшения индикации воздушной обстановки в боковой плоскости, навигационного контроля и проверки схемы подхода (проверка плана полета) может стать обязательным, если установка RNAV не обеспечивает индикацию информации, необходимой для выполнения летным экипажем этих задач.

184. Как минимум, система должна обеспечивать следующие функции:

184.1. возможность постоянной индикации пилоту на основных пилотажно-навигационных приборах ВС (основном навигационном индикаторе) вычисленной желаемой траектории RNAV и местоположения ВС относительно этой траектории. На ВС с летным экипажем, состоящим, как минимум, из двух пилотов, у пилота, который не пилотирует ВС, должно быть средство проверки желаемой траектории и местоположения ВС относительно этой траектории;

184.2. навигационную базу данных, содержащую текущие навигационные данные, которые официально предоставляются для гражданской авиации, и которая может обновляться в соответствии с AIRAC, и из которой можно извлекать схемы захода на посадку и загружать их в систему RNAV. Разрешающая способность хранимых данных должна быть достаточной для достижения требуемой точности выдерживания линии пути. База должна иметь защиту от модификации хранимых данных членами летного экипажа;

184.3. средство индикации пилоту периода действительности навигационных данных;



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

184.4. средство извлечения и индикации данных, хранящихся в навигационной базе данных и касающихся отдельных точек пути и навигационных средств, с тем чтобы члены летного экипажа могли выверить схему полета;

184.5. возможность загрузить из базы данных в систему RNAV всю схему захода на посадку. Схема захода на посадку должна быть загружена в систему RNAV из базы данных по ее названию;

184.6. средство индикации следующих элементов либо в основном поле зрения члена летного экипажа, либо на легко доступной странице индикатора:

идентификации активной точки пути;

расстояния и пеленг до активной точки пути;

путевой скорости и время до активной точки пути;

184.7. средство индикации следующих элементов на легкодоступной странице индикатора:

индикацию расстояния между точками пути плана полета;

индикацию расстояния до пункта назначения;

индикацию расстояний вдоль линии пути;

тип активного навигационного датчика, если в дополнение к датчику GNSS используется еще другой датчик;

возможность выполнять функцию «прямо до»;

возможность автоматической очередности прохождения участков с индикацией пилоту очередности прохождения;

возможность выполнения схем, извлеченных из бортовой базы данных, включая возможность выполнять развороты «флай-овер» и «флай-бай»;

возможность автоматически выполнять переходы с одного участка на другой и выдерживать линии пути.

184.8. возможность индикации отказа системы RNAV, включая связанных с ней датчиков, в основном поле зрения члена летного экипажа;

184.9. возможность индикации летному экипажу, когда превышен порог выдачи предупреждения о погрешностях навигационной системы (предупреждение выдается «функцией контроля на борту за выдерживанием характеристик и выдачи предупреждений»).

## **§ 6. Эксплуатационные правила**

185. Сертификация летной годности сама по себе не санкционирует выполнение операции по RNP APCH. Для подтверждения адекватности правил заявителя для конкретной установки оборудования на случай стандартных, нештатных и аварийных ситуаций также требуется эксплуатационное утверждение.

## **§ 7. Предполетное планирование**

186. Заявитель или члены летного экипажа, планирующие выполнять полеты с использованием схемы RNP APCH, представляют план полета с соответствующими обозначениями, а бортовая система содержит текущие навигационные данные и включает соответствующие схемы.

Примечание. Навигационные базы данных должны содержать текущие данные в течение всего полета.

Если в ходе полета предполагается смена AIRAC заявитель должен установить процедуры для обеспечения точности навигационных данных, включая приемлемость навигационных средств, используемых для определения маршрутов данного полета.

187. Кроме обычной предполетной проверки требуется следующее:

Члены летного экипажа удостоверяются в том, что схемы захода на посадку, которые могут использоваться для планируемого полета (включая запасные аэродромы), выбраны из действительной навигационной базы данных (текущий AIRAC), выверены согласно надлежащему процессу (процесс целостности навигационной базы данных) и не запрещены инструкцией авиакомпания или NOTAM;

с учетом нормативных положений государства в ходе предполетной подготовки члены летного экипажа удостоверяются в том, что, в случае потери во время полета возможностей RNP APCH, для выполнения полета и посадки в пункте назначения имеются достаточные работоспособные средства;

заявитель и члены летных экипажей принимают во внимание любые NOTAM или инструктивный материал заявителя, которые могли бы отрицательно повлиять на работу бортовой системы ВС или на наличие или приемлемость схем в аэропорту посадки, или в любом запасном аэропорту;

в отношении схем ухода на второй круг, основанных на обычных средствах (VOR, NDB), заявитель и члены летных экипажей удостоверяются в том, что на ВС установлено соответствующее бортовое оборудование, необходимое для выполнения данной схемы, и оно находится в рабочем состоянии, а также в рабочем состоянии находятся соответствующие наземные навигационные средства.

188. Используя всю имеющуюся информацию, следует убедиться в готовности на весь период планируемых полетов инфраструктуры навигационных средств, требуемой для намеченных маршрутов, включая любые, не имеющие отношения к RNAV, чрезвычайные обстоятельства. Поскольку в томе I Приложения 10 к Чикагской конвенции содержатся требования в отношении обеспечения целостности GNSS (RAIM или

сигнал SBAS), в соответствующих случаях следует также установить их готовность. В отношении ВС, выполняющих полеты с приемниками SBAS (все положения TSO-C145()/C146), заявитель должен проверить готовность RAIM GPS в тех районах, где отсутствует сигнал SBAS.

## **§ 8. Готовность ABAS**

189. Уровни RAIM, требуемые для RNP APCH, можно проверить либо посредством NOTAM (где таковые выпускаются), либо с помощью прогнозирования. Эксплуатационный орган может предоставить специальные рекомендации относительно того, как соблюдать данное требование (например, если имеется достаточное число спутников, прогнозирование может не потребоваться). Заявитель осведомлен о данных прогнозирования, имеющихся для намеченного маршрута.

190. В прогнозе готовности RAIM учитываются последние NOTAM о созвездии GPS и модель бортового радиоэлектронного оборудования (если таковая известна). Такое обслуживание может быть предоставлено ПАНО, изготовителем бортового радиоэлектронного оборудования, другими организациями или с помощью функций прогнозирования RAIM бортового приемника.

191. В случае прогнозируемой, непрерывной потери соответствующего уровня обнаружения отказов в течение более 5 минут для любого участка операции по RNP APCH, планирование полета следует пересмотреть (например, задержать вылет или запланировать другую схему вылета).

192. Компьютерная программа прогнозирования готовности RAIM не гарантирует обеспечения обслуживания, а скорее является средством оценки предполагаемых возможностей соблюдения требуемых навигационных характеристик. Члены летного экипажа, ПАНО отдают себе отчет в том, что из-за незапланированного отказа определенных элементов GNSS возможности навигации по GPS и RAIM могут быть полностью утрачены, когда ВС находится в воздухе, что может потребовать перехода на альтернативное навигационное средство. Вследствие этого летному экипажу следует оценить возможность выполнения полета (потенциально в другой пункт) в случае потери возможности навигации по GPS.

## **§ 9. До начала выполнения схемы**

193. Помимо обычной процедуры до начала выполнения захода на посадку (до IAF и в соответствии с рабочей нагрузкой экипажа), летный экипаж путем сравнения с картами захода на посадку удостоверяется в том, что загружена правильная схема. Такая проверка

включает:

очередность прохождения точек пути;  
приемлемость линий пути и расстояний участков захода на посадку и правильность курса приближения, и протяженность конечного участка захода на посадку.

Как минимум, такую проверку можно проводить просто по соответствующему картографическому индикатору, если это отвечает целям настоящего пункта.

194. Члены летного экипажа также с помощью опубликованных карт, картографического индикатора или CDU проверяет, какие точки пути являются «флай-бай», а какие «флай-овер».

195. При использовании многодатчиковых систем члены летного экипажа убеждаются (при заходе на посадку) в том, что для вычисления местоположения используется датчик GNSS.

196. Для системы RNP с ABAS, для которой требуется барометрическая скорректированная абсолютная высота, установка барометрического высотомера на заданный аэропорт должна быть осуществлена в соответствующее время и в соответствующем месте с учетом плана выполнения полета.

197. Когда выполнение полета зависит от готовности ABAS, члены летного экипажа выполняют новую проверку готовности RAIM, если ETA (расчетное время прибытия) более чем на 15 минут отличается от ETA, которое использовалось во время предполетного планирования. Такая проверка также осуществляется автоматически за 2 морские мили до FAF приемником E/TSO-C129a Class A1.

198. Тактическое вмешательство органов ОВД в районе аэродрома может включать радиолокационные курсы, разрешения «прямо до», которые обходят начальные участки захода на посадку, выход на начальный или промежуточный участок захода на посадку или ввод точек пути, загружаемых из базы данных. При выполнении указаний органов ОВД члены летного экипажа отдают себе отчет о последствиях для системы RNP:

ручной ввод координат в систему RNAV членами летного экипажа для полета в зоне аэродрома не разрешается;

разрешения «прямо до» могут быть приемлемы до промежуточной контрольной точки при условии, что результирующее изменение линии пути на IF не будет превышать 45°.

Разрешение «прямо до» FAF неприемлемо.

199. Ни при каких обстоятельствах летный экипаж не изменяет боковое определение траектории полета между FAF и точкой ухода на

второй круг (MAPt).

200. При выполнении схемы ВС должно находиться на конечном курсе захода на посадку не позднее FAF до начала снижения (для обеспечения высоты пролета местности и препятствий).

201. Члены летного экипажа убеждаются в том, что сигнализатор режима захода на посадку (или его эквивалент) надлежащим образом индицирует целостность режима захода на посадку в пределах 2 морских миль до FAF.

К некоторым системам RNP это не относится (например, ВС уже утверждены с продемонстрированной возможностью RNP). Для таких систем могут использоваться другие средства, включая электронные картографические индикаторы, индикаторы режима управления полетом, которые четко индицируют летному экипажу, что режим захода на посадку иницирован.

202. Задействуются соответствующие индикаторы для отслеживания следующей информации:

вычисленная RNAV желаемая траектория;

местоположение ВС относительно траектории (боковое отклонение) для контролирования FTE.

203. Выполнение схемы прекращается:

если флажковая сигнализация указала на недействительность навигационной индикации;

в случае потери функции предупреждения о целостности;

если до прохождения FAF срабатывает сигнализация об отказе функции предупреждения о целостности. При использовании многодатчиковой системы RNP, которая включает продемонстрированную возможность RNP без GNSS, прерывать выполнение схемы может не потребоваться. Для определения степени использования системы в такой конфигурации следует изучить документацию изготовителя;

если FTE является чрезмерной.

204. Уход на второй круг должен выполняться в соответствии с опубликованной схемой. Использование системы PBN в процессе выполнения процедуры ухода на второй круг является приемлемым при условии, что:

система PBN работоспособна (например, нет потери функции, нет предупреждения о погрешности навигационной системы, нет индикации отказа);

вся схема (включая уход на второй круг) загружена из навигационной базы данных.





205. В ходе выполнения схемы RNP ARCH члены летного экипажа используют индикатор бокового отклонения, командный пилотажный прибор или автопилот в режиме боковой навигации. Пилоты ВС, оснащенных индикатором бокового отклонения (например, CDI) убеждаются в том, что градуировка шкалы индикатора бокового отклонения (отклонение на полную шкалу) соответствует навигационной точности, относящейся к различным участкам схемы ( $\pm 1,0$  морская миля для начального и промежуточного участков,  $\pm 0,3$  морских мили для конечного участка захода на посадку и  $\pm 1,0$  морская миля для участка ухода на второй круг). В течение всей схемы захода на посадку все пилоты выдерживают осевую линию схемы, отображаемую на бортовых индикаторах бокового отклонения и (или) управления полетом, за исключением случаев, когда на отклонение получено разрешение органов ОВД или в аварийных ситуациях. При нормальных операциях боковая погрешность или отклонение от линии пути (разница между вычисленной системой RNAV траекторией и местоположением ВС относительно траектории) должна ограничиваться  $\pm \frac{1}{2}$  навигационной точности, относящейся к данной схеме (0,5 морской мили для начального и промежуточного участков, 0,15 морской мили для конечного участка захода на посадку и 0,5 морской мили для участка ухода на второй круг).

Допускаются кратковременные отклонения от этого стандарта в процессе выполнения разворотов на маршруте, которые могут достигать максимум целого значения навигационной точности (1 морская миля для начального и промежуточного участков).

206. Когда на конечном участке захода на посадку для вертикального наведения по траектории используется барометрическая VNAV, отклонения выше и ниже траектории барометрической VNAV не должны превышать соответственно  $+ 30$  метров/ $- 15$  метров ( $+ 100$  футов/ $- 50$  футов).

207. Экипаж ВС выполняет уход на второй круг, если боковые и вертикальные отклонения, если таковые индицируются, превышают вышеуказанные критерии, за исключением случаев, когда члены летного экипажа видят визуальные ориентиры, необходимые для продолжения захода на посадку.

## **§ 10. Порядок действий в чрезвычайной обстановке**

208. КВС уведомляет органы ОВД о потере любых возможностей RNP ARCH, а также о предполагаемом курсе действий. Если пилоты не могут соблюдать требования схемы RNP ARCH, они как можно скорее уведомляют об этом ОВД. Потеря возможностей RNP ARCH включает любой отказ или событие, из-за которого ВС более не может соблюдать



требования RNP ARCH в отношении данной схемы.

Заявитель разрабатывает порядок действий в чрезвычайной обстановке для принятия мер по обеспечению безопасности полета после потери возможности RNP ARCH при заходе на посадку.

209. В случае потери связи летный экипаж продолжает выполнение RNP ARCH в соответствии с опубликованным порядком действий на случай потери связи.

## **§ 11. Барометрическая VNAV (Баро-VNAV)**

210. Данная навигационная спецификация относится к таким системам определения вертикальных траекторий полета и вертикального наведения на траекторию полета, которые основываются на использовании барометрической абсолютной высоты и информации RNAV. FAS схем IFR с VNAV может выполняться с использованием вертикального наведения на глиссаду, вычисляемого бортовой системой RNAV. Глиссада содержится в спецификации схемы полета по приборам в навигационной базе данных системы RNAV. Для других этапов полета барометрическая баро-VNAV предоставляет информацию для вертикальной траектории полета, которая может определяться вертикальными углами или абсолютными высотами на контрольных точках в схеме.

211. Прежде чем использовать баро-VNAV при выполнении операций по RNP AR ARCH, необходимо предпринять следующие действия:

- установить и документально оформить пригодность бортового оборудования;

- документально оформить эксплуатационные правила;

- документально оформить подготовку пилотов на основании эксплуатационных правил;

- вышеуказанный материал должен быть утвержден Департаментом по авиации;

- получить специальное разрешение.

212. Системы RNP AR: системы RNP, которые прошли демонстрационные испытания и квалификационную оценку для операций по RNP AR, включая VNAV, считаются квалификационно пригодными при условии, что заходы на посадку по RNP должны выполняться в соответствии с утверждением эксплуатантов ВС по RNP AR. В дальнейшей оценке возможностей ВС, системы подготовки эксплуатанта ВС, технического обслуживания, эксплуатационных правил, баз данных и т. д. нет необходимости.

213. Операции захода на посадку с баро-VNAV основываются на

использовании оборудования RNAV, которое автоматически определяет местоположение ВС в вертикальной плоскости.

214. Данные о местоположении из других источников могут быть интегрированы с информацией о барометрической абсолютной высоте при условии, что это не приведет к погрешностям местоположения, превышающим требования к точности выдерживания линии пути.

215. Характеристики системы измерения высоты демонстрируются отдельно посредством сертификации систем статического давления.

216. Для 99,7 % ВС величина ASE по каждому ВС (при допускаемых температуре и адиабатическом градиенте международной стандартной атмосферы) должна быть меньше или равно следующему значению:

$$ASE = -8.8 \times 10^{-8} \times H^2 + 6.5 \times 10^{-8} \times H + 50(\text{ft})$$

где H – истинная высота ВС.

217. При заходах на посадку по приборам должно быть продемонстрировано, что погрешность бортового оборудования баро-VNAV, исключая системы измерения высоты, должна быть меньше указанных в таблице 5 величин на основании 99,7 % вероятности:

Таблица 5. Значения погрешности бортового оборудования баро-VNAV

|                                         | Участки горизонтального полета и зона абсолютной высоты захвата при наборе высоты/снижении на установленных абсолютных высотах | Набор высоты/снижение вдоль установленного вертикального профиля (угла) |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 1 500 метров (5 000 футов) или ниже     | 15 метров (50 футов)                                                                                                           | 30 метров (100 футов)                                                   |
| 1 500-3 000 метров (5 000-10 000 футов) | 15 метров (50 футов)                                                                                                           | 45 метров (150 футов)                                                   |
| Выше 3 000 метров (10 000 футов)        | 15 метров (50 футов)                                                                                                           | 67 метров (220 футов)                                                   |

218. При наличии соответствующих индикаторов информации о вертикальном наведении должно быть продемонстрировано, что FTE составляют меньшее, чем указанные в таблице 6 значения на трехсигмовой основе.

Таблица 6. Значения FTE

|                                         | Участки горизонтального полета и зона абсолютной высоты захвата при наборе высоты/снижении на установленных абсолютных высотах | Набор высоты/снижение вдоль установленного вертикального профиля (угла) |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 1 500 метров (5 000 футов) или ниже     | 45 метров (150 футов)                                                                                                          | 60 метров (200 футов)                                                   |
| 1 500-3 000 метров (5 000-10 000 футов) | 73 метров (240 футов)                                                                                                          | 91 метр (300 футов)                                                     |
| Выше 3 000 метров (10 000 футов)        | 73 метров (240 футов)                                                                                                          | 91 метр (300 футов)                                                     |

219. Если установленное оборудование приводит к большим значениям FTE, можно определить суммарную вертикальную

погрешность системы (исключая измерение высоты) путем объединения погрешности оборудования и FTE с использованием метода квадратного корня из суммы квадратов (RSS). Результат должен быть меньше величин, указанных в таблице 7.

Таблица 7. Суммарная вертикальная погрешность системы

|                                         | Участки горизонтального полета и зона абсолютной высоты захвата при наборе высоты/снижении на установленных абсолютных высотах | Набор высоты/снижение вдоль установленного вертикального профиля (угла) |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 1 500 метров (5 000 футов) или ниже     | 48 метров (158 футов)                                                                                                          | 68 метров (224 футов)                                                   |
| 1 500-3 000 метров (5 000-10 000 футов) | 74 метров (245 футов)                                                                                                          | 102 метров (335 футов)                                                  |
| Выше 3 000 метров (10 000 футов)        | 74 метров (245 футов)                                                                                                          | 113 метров (372 футов)                                                  |

220. Приемлемым способом соблюдения этих требований к точности будет утверждение системы RNP для заходов на посадку с баро-VNAV в соответствии с критериями AC20-129 ФАУ, а утверждение системы измерения высоты – в соответствии с FAR/CS 25.1325 или эквивалентным документом.

221. Для операций, основанных на применении барометрической баро-VNAV, требуется по крайней мере одна система RNP.

222. Требования к определению вертикальной траектории регулируются двумя общими требованиями в отношении операций: допуском на бортовые характеристики и повторяемостью и предсказуемостью определения траектории. Такая оперативная взаимосвязь привела к разработке содержащихся в следующих разделах спецификаций, которые основаны на конкретных этапах полета и летных операциях.

223. Навигационная система должна быть способна определять вертикальную траекторию посредством угла траектории полета до контрольной точки. Система также должна быть способна устанавливать вертикальную траекторию между ограничениями по абсолютной высоте в двух контрольных точках в плане полета. Ограничения по высоте в контрольных точках должны определяться в качестве одного из следующих параметров:

ограничение по абсолютной высоте «AT» (на) или «ABOVE» (выше) (например, 2400A может быть уместно для ситуации, когда ограничение вертикальной траектории не требуется);

ограничение по абсолютной высоте «AT» (на) или «BELOW» (ниже) (например, 4800B может быть уместно для ситуации, когда ограничение вертикальной траектории не требуется);

ограничение по абсолютной высоте «AT» (на) (например, 5200);

ограничение «WINDOW» (окно) (например, 2400A3400B).

Для схем RNP AR любой участок с опубликованной вертикальной траекторией будет определять эту траекторию на основании угла до контрольной точки и абсолютной высоты.

224. Ограничения в вертикальной плоскости. Абсолютные высоты и (или) скорости, связанные с опубликованными схемами, должны автоматически извлекаться из навигационной базы данных при выборе схемы захода на посадку

225. Построение траектории. Система должна быть способна построить траекторию для обеспечения наведения от текущего местоположения до ограниченной в вертикальной плоскости контрольной точки.

226. Навигационная система должна быть способна загружать в систему RNP из бортовой навигационной базы данных и модифицировать всю схему(ы), которую предстоит выполнить на основании указаний органов ОВД. Это включает заход на посадку (включая вертикальный угол), уход на второй круг и переходы при заходе на посадку для выбранного аэропорта и ВПП. Навигационная система должна исключать возможность модификации, содержащейся в навигационной базе данных информации о схеме операции.

227. Для ВС, использующих при выполнении захода на посадку баро-NAV без компенсации температуры, пределы низких температур отражены в построении схемы и указаны вместе с любыми пределами высоких температур на карте с изображением схемы. Низкие температуры уменьшают фактический GPA, а высокие температуры увеличивают фактический GPA. ВС, использующие баро-VNAV с компенсацией температуры, или ВС, использующие альтернативные средства вертикальной навигации (например, SBAS), могут не принимать в расчет ограничения по температуре.

228. Разрешение индикации (считывания) и разрешение вводимой информации VNAV должны соответствовать значениям, указанным в таблице 8.

Таблица 8. Значения разрешений

| Параметр                              | Разрешение индикации (считывание) | Разрешение вводимой информации |
|---------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Абсолютная высота                     | Эшелон полета или (1 фут)         | Эшелон полета или (1 фут)      |
| Отклонение от вертикальной траектории | 10 фут                            | Неприменимо                    |
| Угол траектории полета                | 0,1°                              | 0,1°                           |
| Температура                           | 1°                                | 1°                             |



229. На ВС барометрическая абсолютная высота должна индицироваться от двух независимых источников измерения высоты, каждый из которых должен располагаться в основном оптимальном поле зрения каждого пилота. Правила заявителя должны предусматривать установку высотомеров на текущее значение для заданной схемы захода на посадку по приборам и ВПП.

230. Сертификация летной годности сама по себе не дает эксплуатантам ВС право использовать возможности баро-VNAV при производстве полетов. Процедуры по установке оборудования и его использованию в условиях стандартной, нештатной и аварийной ситуации вносятся в РПП. При выполнении полета по вертикальной траектории на основе баро-VNAV члены летного экипажа должны использовать командный пилотажный прибор или автопилот.

231. Члены летного экипажа должны уделять особое внимание установке высотомеров в соответствующее время и в соответствующем месте и запрашивать текущее значение установки высотомеров, если сообщаемое значение установки может устареть, в особенности во время сообщаемого или ожидаемого резкого понижения давления.

Дистанционная установка высотомеров не допускается.

232. При наличии низких температур член летного экипажа должен проверить по карте схемы IAP предельную температуру, допускаемую для использования баро-VNAV. Если в бортовой системе предусмотрена компенсация температуры при использовании функции баро-VNAV, следует выполнять инструкции изготовителя

233. Программа подготовки должна обеспечивать надлежащую подготовку (например, на тренажере, учебно-тренировочном стенде или на ВС) по бортовому оборудованию баро-VNAV, направленную на то, чтобы члены летного экипажа не просто понимали свои задачи, но и знали следующее:

233.1. содержащуюся в настоящей главе информацию;

233.2. значение и надлежащее использование бортовых систем;

233.3. особенности схем, определяемых по их отображению на картах и по текстовому описанию:

отображение типов точек пути («флай-овер» и «флай-бай») и указателей окончания траектории и любых других типов, используемых эксплуатантом ВС, а также соответствующих траекторий полета ВС;

специфическую для систем RNP информацию;

уровни автоматизации, сигнализацию режимов, изменения, предупреждения, взаимодействие, переход на другие средства и ухудшение характеристик;





функциональную интеграцию с другими бортовыми системами;  
значение и уместность разрывов вертикальной траектории, а также соответствующие процедуры для членов летного экипажа;  
порядок контроля на каждом этапе полета (например, следить за страницами «PROGRESS» или «LEGS»);  
упреждение разворотов с учетом воздействия скорости и абсолютной высоты;  
интерпретацию электронных индикаторов и символов.

234. Правила эксплуатации оборудования баро-VNAV, включая умение выполнять следующие действия:

- выдерживать ограничения по скорости и (или) абсолютной высоте, связанные с соответствующей схемой;
- проверять точки пути и программирование плана полета;
- выполнять полет прямо до точки пути;
- определять погрешность и отклонение высоты;
- вводить и исключать разрыв маршрута;
- поменять аэропорт прибытия и запасной аэропорт;
- порядок действий при отказах баро-VNAV;

следует иметь четкое представление о том, что летный экипаж должен сравнивать показания высотомеров, проводить перекрестные проверки абсолютной высоты (например, сравнение значений измерения высоты в 30 метров (100 футов), знать температурные пределы для схем полетов по приборам с использованием баро-VNAV и порядок установки высотомеров для захода на посадку;

прекращение выполнения схемы из-за потери систем или ухудшения характеристик и условий полета, например, неспособности выдерживать требуемую траекторию, потери требуемого наведения и т. д.

## **ГЛАВА 12**

### **RNP AR APCH**

#### **§ 1. Общие положения**

235. RNP AR APCH является обозначением схем захода на посадку на основе PBN, которые требуют дополнительных уровней изучения, контроля и санкционирования. Прикладной процесс RNP AR APCH может охватывать целый диапазон операций от простых заходов на посадку по прямой с требованием к минимальной точности выдерживания линии пути, составляющей RNP 0,3 на конечном этапе захода на посадку и RNP 1 на всех других этапах, до сложных заходов на посадку по криволинейной траектории с участками фиксированных радиусов (далее – RF), используемыми на конечном этапе захода на посадку и при уходе на



второй круг, и с минимальным значением точности выдерживания линии пути, соответствующем RNP 0,1. Более того, помимо схем RNP AR APCH, разработанных в соответствии с Doc 9905 «Руководство по построению схем на основе санкционированных требуемых навигационных характеристик (RNP AR)», существует еще целый ряд схем RNP AR APCH, которые были разработаны государствами в соответствии с частными критериями собственной разработки.

236. Для всех видов применения RNP AR APCH требуется GNSS, инерциальная опорная система и система VNAV. Обновление данных по DME/DME может использоваться в качестве запасного режима, если в той или иной конкретной операции имеется возможность поддерживать необходимую навигационную точность, хотя при этом требуется четкое санкционирование. Обновление по VOR не используется.

237. Любой заявитель, обладающий соответствующим специальным разрешением, может выполнять схемы IAP RNP AR APCH таким же образом, как эксплуатанты ВС с надлежащим разрешением могут выполнять операции по CAT II и CAT III ILS. Такое разрешение может быть в форме единичного утверждения на выполнение всех схем RNP AR APCH в государстве, отдельных утверждений на каждую схему RNP AR APCH или комбинации этих методов (например, утверждение в масштабах государства для всех схем, кроме относящихся к чрезвычайно сложным эксплуатационным условиям).

238. Ввиду особых требований в отношении операций по RNP AR APCH, а также необходимости принятия процедур для летного экипажа, которые являются специфическими для каждого конкретного ВС и каждой навигационной системы, изготовитель должен предоставить документацию по эксплуатационному обеспечению RNP AR APCH. В такой документации должно содержаться описание навигационных возможностей ВС заявителя в контексте операций по RNP AR APCH, утверждение на которые запрашивается, а также должны быть указаны все допущения, ограничения и вспомогательная информация, необходимые для безопасного выполнения операций по RNP AR APCH. Такая документация предназначена для удовлетворения требований соответствующего регламентирующего полномочного органа в связи с запросом эксплуатационного утверждения

239. У заявителя должна быть программа подготовки по эксплуатационной практике, правилам и отработке элементов, относящихся к операциям по RNP AR APCH (например, первоначальная подготовка, повышение квалификации или переподготовка членов летного экипажа, сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров)

или персонала по техническому обслуживанию).

240. После успешного завершения вышеуказанных действий приведенный выше материал должен быть признан Департаментом по авиации; должно быть получено специальное разрешение (с учетом любых условий или ограничений) документально оформленное в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

В специальном разрешении указываются тип схемы, например, самый жесткий уровень разрешенных характеристик, RNP 0,3, RNP 0,15 и т.д, или дополнительные требования, такие как развороты RF. Для схем RNP AR APCH следует указать конфигурации оборудования, выбираемые режимы и процедуры для летного экипажа.

## **§ 2. Контроль на борту за выдерживанием характеристик и выдача предупреждений**

241. При определении траектории характеристики ВС оцениваются относительно траектории, определяемой опубликованной схемой и документами RTCA/DO-236B Section 3.2; EUROCAE ED-75B. Все вертикальные траектории, используемые на FAS, будут определяться углом траектории полета (RTCA/DO 236B, Section 3.2.8.4.3) как прямой линией, выходящей на контрольную точку и абсолютную высоту.

242. Все ВС, выполняющие схемы RNP AR APCH, должны иметь боковую навигационную погрешность, не превышающую применимую величину точности (0,1–0,3 морской мили) в течение 95 % полетного времени. Это включает погрешность местоположения, FTE, PDE и погрешность индикации. Продольная погрешность местоположения ВС также не должна превышать применимую величину точности в течение 95 % полетного времени.

243. Вертикальная погрешность системы включает погрешность измерения высоты (исходя из вертикальных температурных градиентов международной стандартной атмосферы), воздействие продольной погрешности, погрешность вычисления системы, погрешность разрешения данных и FTE.

244. Критическим компонентом RNP является способность бортовой навигационной системы осуществлять контроль за достигнутым уровнем навигационных характеристик и определять (индицировать пилоту), соблюдается ли в ходе операции эксплуатационное требование (например, «Unable RNP» («Обеспечить RNP не могу»), «Nav Accur Downgrad» («Навигационная точность ухудшилась»)).

245. Предупреждение летного экипажа требуется в случае потери функции обновления по GNSS, если навигационная система не выдает предупреждение в случае, когда выбранные RNP более не отвечают

требованиям для бесперебойной навигации.

Система контроля может не выдавать предупреждений по FTE. Управление функцией FTE следует рассматривать как одну из процедур пилота.

### **§ 3. Требования к функциональным возможностям**

246. Общие требования:

246.1. определение траектории и планирование полета:

246.1.1. выдерживание линии пути и переходы с одного участка на другой. ВС должно иметь возможность выполнять переходы с одного участка на другой и выдерживать линии пути в соответствии со следующими траекториями:

геодезическая линия между двумя контрольными точками;

прямая траектория до контрольной точки;

установленная линия пути до контрольной точки, определяемая курсом;

установленная линия пути до абсолютной высоты;

246.1.2. контрольные точки «флай-бай» и «флай-овер» – ВС должно быть способно выполнить «флай-бай» и «флай-овер» контрольных точек.;

246.1.3. погрешность разрешения точек пути – навигационная база данных должна иметь достаточное разрешение данных для обеспечения того, чтобы навигационная система достигла требуемой точности;

246.1.4. возможность выполнения функции «прямо до» – в навигационной системе должна быть функция «прямо до», которую пилот может инициировать в любое время. Такая функция должна действовать до любой контрольной точки;

246.1.5. возможность определять вертикальную траекторию – навигационная система должна быть способна определять вертикальную траекторию посредством угла траектории полета до контрольной точки;

246.1.6. абсолютные высоты и (или) скорости, связанные с опубликованными схемами в районе аэродрома, должны извлекаться из навигационной базы данных;

246.1.7. система должна быть способна построить траекторию для обеспечения наведения от текущего местоположения до ограниченной в вертикальной плоскости контрольной точки;

246.1.8. возможность загружать схемы из навигационной базы данных – навигационная система должна быть способна загружать в систему RNP из бортовой навигационной базы данных всю схему (все схемы) полета;

246.1.9. способ извлечения и индикации навигационных данных – навигационная система должна обеспечить пилоту возможность проверять

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

схему полета посредством изучения данных, хранимых в бортовой навигационной базе данных;

246.1.10. магнитное склонение – в отношении траекторий, определяемых курсом (указатели окончания траектории CF и FA), навигационная система должна использовать величину магнитного склонения для схемы в навигационной базе данных;

246.1.11. изменения навигационной точности – изменения системы RNP на более низкое значение навигационной точности должны быть завершены по достижении контрольной точки, определяющей участок с более низким значением навигационной точности, принимая при этом во внимание время задержки срабатывания сигнализации навигационной системы;

246.1.12. автоматическое прохождение участков – навигационная система должна обеспечивать возможность автоматически выставляться на прохождение следующего участка и индицировать пилоту очередность прохождения в удобной форме;

246.1.13. членам летного экипажа должны индицироваться ограничения по абсолютной высоте, связанные с контрольными точками в плане полета. Если в навигационной базе данных имеется специальная схема с углом траектории полета, связанным с любым участком плана полета, оборудование должно индицировать угол траектории полета для данного участка;

246.2. демонстрация характеристик траекторного управления (FTE) должна осуществляться в различных эксплуатационных условиях. Следует использовать реалистичные и репрезентативные схемы (например, по числу точек пути, расположению точек пути, геометрии участков, типам участков и т. д.).

При оценке необходимо учитывать следующее:

критерии для оценки вероятных отказов в процессе проведения квалификационной оценки ВС демонстрируют, что траектория ВС выдерживается в пределах коридора  $1 \times \text{RNP}$  и 22 метра (75 футов) в вертикальном измерении;

следует провести оценку случаев маловероятных отказов значимых элементов RNP, с тем чтобы показать, что в этих условиях ВС может безопасно выйти из данной схемы;

демонстрация характеристик ВС в ходе эксплуатационных оценок может основываться на различных типах анализов и проверок летно-технических данных с привлечением соответствующих специалистов.

Рекомендуемые эксплуатационные процедуры по итогам описанной выше демонстрации (например, при одном неработающем двигателе)

должны быть задокументированы в руководстве по эксплуатации ВС или в соответствующих вспомогательных документах по эксплуатации ВС;

246.3. индикаторы:

246.3.1. постоянная индикация отклонения. Навигационная система должна обеспечивать возможность постоянной индикации пилоту на основных пилотажно-навигационных приборах местоположения ВС относительно определенной RNP траектории полета (как боковое, так и вертикальное отклонение). Индикатор должен позволить пилоту сразу же определить, что боковое отклонение превышает точность навигации в боковой плоскости (например,  $1 \times \text{RNP}$ ) или меньшую величину или что вертикальное отклонение превышает 22 метра (75 футов) (или меньшую величину) во время операций по RNP AR APCH.

Изготовитель ВС может установить предельное значение бокового отклонения меньше, чем  $1 \times \text{RNP}$ , для обеспечения бокового выдерживания при выполнении полетов по RNP AR APCH. Аналогичным образом изготовитель может требовать предельной величины вертикального отклонения меньше, чем 22 метра (75 футов), для обеспечения соблюдения бюджета вертикальных погрешностей при построении схемы;

246.3.2. идентификация активной точки пути. Навигационная система должна обеспечить индикацию идентификации активной точки пути либо в основном оптимальном поле зрения члена летного экипажа, либо на легкодоступном индикаторе, находящемся в поле его видимости;

246.3.3. индикация расстояния и пеленга. Навигационная система должна обеспечивать индикацию расстояния и пеленга до активной точки пути в основном оптимальном поле зрения пилота. Когда это практически невозможно, такие данные могут индицироваться на легкодоступной странице блока управления и индикации, находящегося в зоне прямой видимости члена летного экипажа.

246.3.4. индикация путевой скорости и времени до активной точки пути. Навигационная система должна обеспечивать индикацию путевой скорости и времени до активной точки пути в основном оптимальном поле зрения пилота. Когда это практически невозможно, эти данные могут индицироваться на легкодоступной странице блока управления и индикации, находящегося в зоне прямой видимости члена летного экипажа;

246.3.5. индикация до активной контрольной точки. Навигационная система должна обеспечивать индикацию до в основном оптимальном поле зрения члена летного экипажа;

246.3.6. индикация желаемой линии пути. Навигационная система должна иметь возможность постоянной индикации пилоту желаемой





линии пути ВС. Такая индикация должна отображаться на основных пилотажно-навигационных приборах ВС;

246.3.7. индикация линии пути ВС. Навигационная система должна обеспечивать индикацию фактической линии пути ВС (или погрешность угла линии пути) либо в основном оптимальном поле зрения члена летного экипажа, либо на легкодоступном и видимом члена летного экипажа индикаторе;

246.3.8. сигнализация отказов. На ВС должно быть средство сигнализации отказов любого бортового компонента системы RNP, включая навигационные датчики. Сигнализация должна быть видима пилоту и находиться в основном оптимальном поле зрения;

246.3.9. подчиненный задатчик курса. Навигационная система должна предусматривать автоматическое подчинение задатчика курса вычисленной траектории RNP;

246.3.10. индикация траектории RNP. Навигационная система должна обеспечить для члена летного экипажа удобные средства контроля для проверки траектории ВС, определяемой RNP, и местоположения ВС относительно определяемой траектории;

246.3.11. навигационная система должна обеспечивать возможность индикации расстояния до любой точки пути, заданной членом летного экипажа;

246.3.12. индикация расстояния между точками пути в плане полета. Навигационная система должна обеспечить возможность индикации расстояния между точками пути в плане полета;

246.3.13. индикация отклонения. Навигационная система должна обеспечить числовую индикацию вертикального и бокового отклонения. Вертикальное отклонение должно иметь разрешение 3 метра (10 футов) или меньше для операций RNP AR APCN. Разрешение бокового отклонения должно быть:

0,1 морской мили или меньше для операций по RNP не ниже 0,3; или  
0,01 морской мили или меньше для операций по RNP ниже 0,3;

246.3.14. на ВС должна обеспечиваться индикация барометрической абсолютной высоты из двух независимых источников измерения высоты, каждый из которых должен быть расположен в основном оптимальном поле зрения каждого члена летного экипажа;

246.3.15. индикация активных датчиков. На ВС должна обеспечиваться индикация использующихся в настоящий момент навигационных датчиков или потери датчиков/ухудшения характеристик навигационной системы. Рекомендуется устанавливать такой индикатор в основном оптимальном поле зрения пилота. Данная индикация





используется для обеспечения выполнения эксплуатационных правил в чрезвычайной обстановке. Если такая индикация не обеспечивается в основном оптимальном поле зрения, необходимость такой индикации может быть компенсирована за счет процедур для члена летного экипажа, если, как установлено, это позволяет рабочая нагрузка;

246.4. обеспечение технических характеристик конструкции. Технические характеристики конструкции должны быть обеспечены с учетом по крайней мере состояния серьезного отказа в отношении индикации ложного бокового или вертикального наведения при выполнении схемы RNP AR APCH.

Потеря вертикального наведения считается состоянием незначительного отказа, так как пилот может предпринять действия по прекращению снижения или набора высоты в случае потери наведения;

246.5. навигационная база данных. Бортовая навигационная система должна использовать бортовую навигационную базу данных, которая может получать обновленную информацию в соответствии с AIRAC и позволять извлечение и загрузку схем RNP AR APCH в систему RNP. Система RNP не должна позволять пилоту модифицировать данные, хранимые в бортовой навигационной базе данных

247. Требования в отношении заходов по RNP AR с отрезками RF. Навигационная система должна иметь возможность выполнять переходы с одного участка на другой и выдерживать линии пути в соответствии с сегментом RF между двумя контрольными точками. На ВС должна быть предусмотрена электронная картографическая индикация выбранной схемы. Система RNP, командная пилотажная система и автопилот должны быть способны выдавать команды на установление угла крена до 25° выше 121 метра (400 футов) и до 8° ниже 121 метра (400 футов) над уровнем земли. После начала ухода на второй круг (посредством инициирования TOGA или другим способом) режим управления полетом должен оставаться в режиме боковой навигации для обеспечения постоянного наведения по линии пути на сегменте RF. При оценке FTE на сегментах RF следует принимать во внимание последствия кренения при входе в разворот и выходе из него. Схема призвана обеспечить запас маневренности в 5°, с тем чтобы позволить ВС возвратиться на желаемую линию пути после небольшого «перелета» в начале разворота.

248. Требования в отношении заходов на посадку по RNP AR в соответствии с RNP менее 0,3:

248.1. единичный отказ. Никакой единичный отказ не может привести к потере наведения, соответствующего навигационной точности, связанной с данным заходом на посадку. Как правило, ВС должно быть

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

оснащено по крайней мере следующим оборудованием: дублированные датчики GNSS, дублированные системы FMS, дублированные системы воздушных параметров, дублированные автопилоты и один блок IRU. При операциях по RNP AR APCH, в которых для предотвращения столкновения с препятствиями или местностью требуется значение меньше, чем 0,3, потеря индикации бокового наведения считается состоянием опасного (серьезного – крупного) отказа. Системы, сконструированные с учетом такого воздействия, должны быть документированы в руководстве по эксплуатации ВС. В такой документации должна быть указана конкретная конфигурация ВС или эксплуатационный режим, в результате которого достигается навигационная точность меньше, чем 0,3. Если такое требование соблюдается, оно может заменить указанное выше общее требование в отношении дублированного оборудования. Обеспечение технических характеристик конструкции.

248.2. обеспечение технических характеристик конструкции. Технические характеристики конструкции должны быть обеспечены с учетом по крайней мере состояния серьезного отказа в отношении потери бокового или вертикального наведения при операции по RNP AR APCH, когда при выполнении захода на посадку для предотвращения столкновения с препятствиями или местностью требуется RNP меньше, чем 0,3;

248.3. наведение (управление) при уходе на второй круг. После начала ухода на второй круг (путем инициирования TOGA или другого средства) режим управления полетом должен оставаться в режиме боковой навигации для обеспечения постоянного наведения по линии пути на сегменте RF. Если ВС не обладает такой возможностью, применяются следующие требования:

если ВС обеспечивает выполнение отрезков RF, боковая траектория после инициирования ухода на второй круг (TOGA) (при наличии минимального 50-секундного прямолинейного участка между точкой окончания RF и DA) должна быть в пределах  $1^\circ$  от линии пути, определяемой прямолинейным участком до точки DA. Предыдущий разворот может быть выполнен с произвольным угловым размером и с радиусом всего лишь в 1 морскую милю на скоростях, соответствующих условиям захода на посадку и радиусу разворота;

член летного экипажа должен быть способен осуществить сопряжение автопилота или командного пилотажного прибора с системой RNP (задействовать боковую навигацию) на 121 метрах (400 футах) над уровнем земли;



248.4. потеря GNSS. После начала ухода на второй круг при потере GNSS ВС должно автоматически перейти на другое навигационное средство, которое обеспечивает соблюдение указанной навигационной точности.

249. Требования в отношении заходов на посадку с уходом на второй круг в соответствии с RNP меньше, чем 1,0:

249.1. единичный отказ. Никакой единичный отказ не может привести к потере наведения, соответствующего навигационной точности, связанной со схемой ухода на второй круг. Как правило, ВС должно быть оснащено по крайней мере следующим оборудованием: дублированные датчики GNSS, дублированные системы FMS, дублированные системы воздушных параметров, дублированные автопилоты и один блок IRU;

249.2. обеспечение технических характеристик конструкции. Технические характеристики конструкции должны быть обеспечены с учетом по крайней мере состояния серьезного отказа в отношении потери бокового или вертикального наведения при операции по RNP AR APCH, когда при выполнении ухода на второй круг для предотвращения столкновения с препятствиями или местностью требуется RNP меньше, чем 1,0.

При операциях ухода на второй круг по RNP AR APCH, в которых для предотвращения столкновения с препятствиями или местностью требуется значение меньше, чем 1,0, потеря индикации бокового наведения считается состоянием опасного (серьезного-крупного) отказа. Системы, сконструированные с учетом такого воздействия, должны быть документированы в руководстве по эксплуатации ВС. В такой документации должна быть указана конкретная конфигурация ВС или эксплуатационный режим, в результате которого достигается навигационная точность меньше, чем 1,0. Если такое требование соблюдается, оно может заменить указанное выше общее требование в отношении дублированного оборудования;

249.3. наведение (управление) при уходе на второй круг. После начала ухода на второй круг (путем инициирования TOGA или другого средства) режим управления полетом должен оставаться в режиме боковой навигации для обеспечения постоянного наведения по линии пути на сегменте RF. Если ВС не обладает такой возможностью, применяются следующие требования:

если ВС обеспечивает выполнение отрезков RF, боковая траектория после инициирования ухода на второй круг (TOGA) (при наличии минимального 50-секундного прямолинейного участка между точкой окончания RF и DA) должна быть в пределах  $1^\circ$  от линии пути,

определяемой прямолинейным участком до точки DA. Предыдущий разворот может быть выполнен с произвольным угловым размером и с радиусом всего лишь в 1 м. милю на скоростях, соответствующих условиям захода на посадку и радиусу разворота;

член летного экипажа должен быть способен осуществить сопряжение автопилота или командного пилотажного прибора с системой RNP (задействовать боковую навигацию) на 122 метрах (400 футах) над уровнем земли;

249.4. потеря GNSS. После начала ухода на второй круг при потере GNSS ВС должно автоматически перейти на другое навигационное средство, которое обеспечивает соблюдение указанной навигационной точности.

#### **§ 4. Требования в отношении заходов по RNP AR с отрезками RF**

250. Навигационная система должна иметь возможность выполнять переходы с одного участка на другой и выдерживать линии пути в соответствии с отрезком RF между двумя контрольными точками.

251. На ВС должна быть предусмотрена электронная картографическая индикация выбранной схемы.

252. Система RNP, командная пилотажная система и автопилот должны быть способны выдавать команды на установление угла крена до 25° выше 121 метра (400 футов) и до 8° ниже 121 метра (400 футов) над уровнем земли.

253. После начала ухода на второй круг (посредством инициирования TOGA или другим способом) режим управления полетом должен оставаться в режиме боковой навигации для обеспечения постоянного наведения по линии пути на сегменте RF.

254. При оценке FTE на отрезках RF следует принимать во внимание последствия кренения при входе в разворот и выходе из него. Схема призвана обеспечить запас маневренности в 5°, с тем чтобы позволить ВС возвратиться на желаемую линию пути после небольшого «перелета» в начале разворота.

#### **§ 5. Требования в отношении заходов на посадку по RNP AR в соответствии с RNP менее 0,3**

255. Никакой единичный отказ не может привести к потере наведения, соответствующего навигационной точности, связанной с данным заходом на посадку. Как правило, ВС должно быть оснащено по крайней мере следующим оборудованием: дублированные датчики GNSS, дублированные системы FMS, дублированные системы воздушных параметров, дублированные автопилоты и один блок IRU.

256. При операциях по RNP AR APCH, в которых для

предотвращения столкновения с препятствиями или местностью требуется значение меньше, чем 0,3, потеря индикации бокового наведения считается состоянием опасного (серьезного – крупного) отказа. Системы, сконструированные с учетом такого воздействия, должны быть документированы в руководстве по эксплуатации ВС. В такой документации должна быть указана конкретная конфигурация ВС или эксплуатационный режим, в результате которого достигается навигационная точность меньше, чем 0,3. Если такое требование соблюдается, оно может заменить указанное выше общее требование в отношении дублированного оборудования.

257. Технические характеристики конструкции должны быть обеспечены с учетом по крайней мере состояния серьезного отказа в отношении потери бокового или вертикального наведения при операции по RNP AR APCH, когда при выполнении захода на посадку для предотвращения столкновения с препятствиями или местностью требуется RNP меньше, чем 0,3.

258. Наведение (управление) при уходе на второй круг. После начала ухода на второй круг (путем инициирования TOGA или другого средства) режим управления полетом должен оставаться в режиме боковой навигации для обеспечения постоянного наведения по линии пути на сегменте RF. Если ВС не обладает такой возможностью, применяются следующие требования:

если ВС обеспечивает выполнение отрезков RF, боковая траектория после инициирования ухода на второй круг (при наличии минимального 50-секундного прямолинейного участка между точкой окончания RF и DA) должна быть в пределах  $1^\circ$  от линии пути, определяемой прямолинейным участком до точки DA. Предыдущий разворот может быть выполнен с произвольным угловым размером и с радиусом всего лишь в 1 морскую милю на скоростях, соответствующих условиям захода на посадку и радиусу разворота;

пилот должен быть способен осуществить сопряжение автопилота или командного пилотажного прибора с системой RNP (задействовать боковую навигацию) на 121 метре (400 футах) над уровнем земли.

259. После начала ухода на второй круг при потере сигнала GNSS ВС должно автоматически перейти на другое навигационное средство, которое обеспечивает соблюдение указанной навигационной точности.

## **§ 6. Требования в отношении заходов на посадку с уходом на второй круг в соответствии с RNP менее 1,0**

260. Никакой единичный отказ не может привести к потере наведения, соответствующего навигационной точности, связанной со



схемой ухода на второй круг. Как правило, ВС должно быть оснащено по крайней мере следующим оборудованием: дублированные датчики GNSS, дублированные системы FMS, дублированные системы воздушных параметров, дублированные автопилоты и один блок IRU.

261. Технические характеристики конструкции должны быть обеспечены с учетом по крайней мере состояния серьезного отказа в отношении потери бокового или вертикального наведения при операции по RNP AR APCH, когда при выполнении ухода на второй круг для предотвращения столкновения с препятствиями или местностью требуется RNP меньше, чем 1,0.

262. При операциях ухода на второй круг по RNP AR APCH, в которых для предотвращения столкновения с препятствиями или местностью требуется значение меньше, чем 1,0, потеря индикации бокового наведения считается состоянием опасного отказа.

Системы, сконструированные с учетом такого воздействия, должны быть документированы в руководстве по эксплуатации ВС. В такой документации должна быть указана конкретная конфигурация ВС или эксплуатационный режим, в результате которого достигается навигационная точность менее чем 1,0. Если такое требование соблюдается, оно может заменить указанное выше общее требование в отношении дублированного оборудования.

263. После начала ухода на второй круг (путем инициирования TOGA или другого средства) режим управления полетом должен оставаться в режиме боковой навигации для обеспечения постоянного наведения по линии пути на сегменте RF. Если ВС не обладает такой возможностью, применяются следующие требования:

если ВС обеспечивает выполнение отрезков RF, боковая траектория после инициирования ухода на второй круг (TOGA) (при наличии минимального 50-секундного прямолинейного участка между точкой окончания RF и DA) должна быть в пределах  $1^\circ$  от линии пути, определяемой прямолинейным участком до точки DA. Предыдущий разворот может быть выполнен с произвольным угловым размером и с радиусом всего лишь в 1 морскую милю на скоростях, соответствующих условиям захода на посадку и радиусу разворота;

пилот должен быть способен осуществить сопряжение автопилота или командного пилотажного прибора с системой RNP (задействовать боковую навигацию) на 122 метрах (400 футах) над уровнем земли.

264. Для всех схем RNP AR APCH требуется исправная система предупреждения об опасности сближения с землей (далее – TAWS) класса А. Рекомендуются, чтобы TAWS использовала абсолютную высоту,



которая компенсируется по воздействию местного давления и температуры (например, скорректированная барометрическая и абсолютная высота GNSS) и включает данные о существенной местности и препятствиях. TAWS не должна использовать установленные членом летного экипажа значения на подшкале высотомера в качестве единственной исходной информации для недопущения двойной погрешности установки атмосферного давления, приведенного к уровню моря в точке измерения (далее – QNH) пилотом. Член летного экипажа должен быть осведомлен о требуемом оборудовании.

265. Схемы с отрезками RF. Схема RNP AR APCN может потребовать возможности выполнения отрезка RF для предотвращения столкновения с местностью или препятствиями. Такое требование будет указано на карте.

266. Поскольку не все ВС обладают такими возможностями, пилоты должны знать, могут ли они выполнять эти схемы. При выполнении полета по отрезку RF члены летного экипажа не должны превышать максимальные воздушные скорости, указанные в таблице 9.

Таблица 9. Максимальная воздушная скорость по участку и категории

| Приборная воздушная скорость (узлы)                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                              |        |        |        |        |                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|----------------|
| Участок                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Приборная воздушная скорость по категории ВС |        |        |        |        |                |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Кат. H                                       | Кат. A | Кат. B | Кат. C | Кат. D | Кат. E         |
| Начальный и промежуточный (IAF до FAF)                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 120                                          | 150    | 180    | 240    | 250    | 250            |
| Конечный (FAF до DA)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 90                                           | 100    | 130    | 160    | 185    | Как<br>указано |
| Уход на второй круг (DA до MANF)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 90                                           | 110    | 150    | 240    | 265    | Как<br>указано |
| Ограничение по воздушной скорости*                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Как указано                                  |        |        |        |        |                |
| <p>* При построении схемы полета RNP AP APCN могут применяться ограничения по воздушной скорости для уменьшения радиуса разворота независимо от категории ВС. Поэтому эксплуатантам ВС необходимо обеспечить соблюдение ограничений по скорости для планируемых операций по RNP AP APCN при любых эксплуатационных конфигурациях и условиях.</p> |                                              |        |        |        |        |                |

267. На ВС, имеющих оборудование с возможностями компенсации температуры, утвержденные эксплуатационные правила могут разрешать пилотам не обращать внимание на температурные пределы при выполнении схем RNP AR APCN, если эксплуатант ВС осуществляет подготовку пилотов по использованию функции компенсации температуры. Компенсация температуры системой используется для навигации баро-VNAV и не заменяет компенсации членом летного экипажа воздействий низких температур на минимальных абсолютных

высотах или DA.

268. Если схема захода на посадку предусматривает нестандартный градиент набора высоты при уходе на второй круг, эксплуатант ВС должен удостовериться, что ВС сможет выдержать опубликованный градиент набора высоты с учетом посадочного веса и внешних атмосферных условий.

#### **§ 7. Знания и подготовка членов летного экипажа, сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров)**

269. Эксплуатант ВС должен обеспечить подготовку членов летного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) по использованию схем RNP AR APCH. Для выполнения безопасного полета ВС в ходе операций по RNP AR APCH критическое значение приобретают всесторонние знания эксплуатационных правил и передовой практики. В такой программе должна содержаться достаточно подробная информация о бортовых навигационных системах и системах управления полетом, которая позволила бы членам летного экипажа выявить отказы, влияющие на бортовые возможности RNP, и определить соответствующий порядок действий в нештатных и аварийных ситуациях. Подготовка должна включать оценку знаний и умений членов летного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров).

270. Каждый эксплуатант ВС обязан обеспечить подготовку членов летного экипажа по осуществляемым им конкретным операциям с использованием RNP AR APCH. Эксплуатант ВС должен включить подготовку по различным типам схем RNP AR APCH и требуемому оборудованию. Подготовка должна включать рассмотрение нормативных требований в отношении RNP AR APCH. Эксплуатант ВС должен включить эти требования и схемы в свои РПП и программы подготовки (если применимо). В материале должны быть отражены все аспекты операций эксплуатанта ВС по RNP AR APCH, включая соответствующее эксплуатационное санкционирование. Прежде чем приступить к выполнению операций по RNP AR APCH, персонал должен пройти соответствующую наземную и летную подготовку.

271. Разделы летной подготовки должны включать модули подготовки и проверки, отражающие тип выполняемых заявителем схем на основе RNP AR APCH в ходе производства полетов. Многие заявители могут осуществлять подготовку по схемам RNP AR APCH в рамках установленных учебных программ повышения квалификации. Они могут проводить оценку знаний по сценариям LOFT, сценариям подготовки по отдельным событиям или их сочетанию. Заявитель может проводить летную подготовку по требуемым модулям на летных учебно-



тренировочных стендах, пилотажных тренажерах и на других усовершенствованных учебных установках, если все эти учебные средства точно имитируют оборудование заявителя и операции по RNP AR APCH.

В каждой соответствующей категории квалификации заявитель должен определить первоначальную подготовку и уровни квалификации по RNP AR APCH в ходе осуществления программ первоначальной подготовки, переподготовки, повышения квалификации, изучения различий в требованиях или в рамках индивидуальных учебных и квалификационных программ.

272. В соответствии с квалификационными стандартами оценивается способность каждого члена летного экипажа надлежащим образом понять и применять схемы RNP AR (первоначальная оценка RNP AR APCH). Эксплуатант ВС также должен разработать стандартные программы повышения квалификации для поддержания членами летного экипажа соответствующего уровня знаний и умений в отношении операций RNP AR APCH (повышение квалификации по RNP AR APCH).

273. Заявитель может осуществлять подготовку по связанным с RNP AR APCH эксплуатационным вопросам отдельно или объединять их с другими элементами учебной программы. Например, в ходе квалификационной подготовки членов летного экипажа по RNP AR APCH на курсах переподготовки, повышения квалификации или изучения различий в требованиях можно сосредоточить внимание на конкретном типе ВС. Общая подготовка может также включать квалификационную подготовку по RNP AR APCH, например, в ходе повышения или проверок квалификации, таких, как периодическая проверка уровня знаний, периодическая подготовка, оценка в условиях полетов или целевая оперативная подготовка. Подготовка по RNP AR APCH может также проводиться в рамках отдельной независимой квалификационной программы по операциям RNP AR APCH, например, на курсах подготовки по целевой учебной программе RNP AR APCH в учебном центре или на установленных учебных базах для экипажей.

274. Заявитель, который планирует зачесть в подготовку по RNP предыдущую подготовку (например, специальные схемы захода на посадку по приборам с использованием RNP), когда она используется в их предлагаемых программах, должен получить соответствующее одобрение Департамента по авиации. Помимо программы периодической переподготовки по RNP, заявителю необходимо организовать изучение различий в требованиях существующей учебной программы и подготовки по RNP AR APCH.

275. Подготовка сотрудников по обеспечению полетов (полетных

диспетчеров) должна включать: объяснение различных типов схем RNP AR APCH, значение конкретного навигационного оборудования и другого оборудования при выполнении операций по RNP AR APCH, а также нормативные требования и процедуры, касающиеся RNP AR APCH. Процедурные и учебные руководства для сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) должны включать эти требования, в том числе все аспекты операций заявителя по RNP AR. До начала выполнения операций по RNP AR APCH персонал должен закончить соответствующий учебный курс. Кроме того, в ходе подготовки сотрудники по обеспечению полетов (полетные диспетчеры) должны научиться тому, как определять: готовность RNP AR APCH (с учетом возможностей бортового оборудования), требования к MEL, характеристики ВС и работоспособность навигационного сигнала (например, средство прогнозирования возможностей GPS RAIM/RNP) для основного и запасного аэропортов.

## **§ 8. Первоначальная оценка знания схем и операций RNP AR APCH**

276. Прежде чем начать выполнение схем RNP AR APCH, эксплуатант ВС должен оценить знание соответствующих схем RNP AR APCH каждым членом летного экипажа. Как минимум, этот процесс должен включать тщательную оценку порядка действий члена летного экипажа и конкретных требований к бортовым характеристикам для выполнения операций по RNP AR APCH.

277. Приемлемым способом такой первоначальной оценки может быть один из следующих:

- оценка назначенным инструктором-экзаменатором с использованием утвержденного тренажера или учебно-тренировочного стенда;

- оценка назначенным инструктором-экзаменатором в ходе полетов по международным воздушным линиям, учебных полетов, проверок летного мастерства, практических экзаменационных занятий, проверок навыков эксплуатации, на маршруте и (или) контрольных полетов по международным воздушным линиям;

- программы LOFT с использованием утвержденного тренажера, в который заложены полеты по RNP и используются присущие RNP AR APCH характеристики (т. е. отрезки RF, уход на второй круг по RNP) утвержденных схем эксплуатанта ВС.

## **§ 9. Информационный процесс**

278. В рамках своих процедур эксплуатант ВС должен назначить руководителя, ответственного за процесс обновления данных.

279. Заявитель должен документально оформить процесс приемки, проверки и загрузки навигационных данных в бортовую систему.

280. Заявитель должен включить свой задокументированный информационный процесс в схему контроля конфигурации.

### **§10. Модификация бортовых систем**

281. Если требуемая для операций RNP AR APCH бортовая система модифицируется (например, изменение программного обеспечения), эксплуатант ВС несет ответственность за апробацию схем RNP AR APCH с использованием навигационной базы данных и модифицированной системы.

282. Это может быть осуществлено без непосредственной оценки, если изготовитель подтвердит, что указанная модификация не влияет на навигационную базу данных или вычисление траектории. Если изготовитель не предоставляет таких заверений, заявитель должен осуществить первоначальную валидацию данных с использованием модифицированной системы, учитывая при этом, что особую важность представляют изменения ЭВМ управления полетом, FMS OPS и программного обеспечения индикаторов.

## **ГЛАВА 13 ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ**

283. Программа подготовки членов летных экипажей и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) должна обеспечивать достаточную подготовку (например, с использованием тренажеров, учебно-тренировочных стендов и ВС). Программа подготовки должна включать следующее:

изучение настоящего дополнения, Doc 9613 «Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN)», Doc 9997 «Руководство по эксплуатационному утверждению PBN»;

значение и надлежащее использование условных обозначений бортового оборудования и навигации;

особенности схем, определяемые по их отображению на картографическом индикаторе и текстовому описанию;

отображение типов WPT («флай-бай» и «флай-овер») и указателей окончания траектории ARINC 424, и любых других используемых эксплуатантом ВС типов, а также соответствующих траекторий полета ВС;

требуемое навигационное оборудование для полетов по маршрутам RNAV 1 и RNAV 2, схемам SID и STAR (например, GNSS, DME/DME



и DME/DME/IRU).

284. Программа подготовки членов летного экипажа также включает специфическую для системы PBN информацию:

- уровни автоматизации, режимы сигнализации, изменения, предупреждения, взаимодействия, переход на другие средства и ухудшение характеристик;

- функциональная интеграция с другими бортовыми системами; значение и уместность разрывов маршрута, а также соответствующие процедуры для летного экипажа;

- процедуры для пилота, соответствующие данной операции;

- типы навигационных датчиков (например, GNSS, DME, IRU), используемых системой PBN, и установление приоритетов, взвешивание и совместимость со связанными системами;

- упреждение разворотов с учетом воздействия скорости и абсолютной высоты;

- интерпретация электронных индикаторов и символов;

- понимание конфигурации ВС и эксплуатационных условий, требуемых для обеспечения полетов по PBN, например, соответствующий выбор шкалы CDI (шкалы индикатора бокового отклонения);

- упреждение разворотов с учетом воздействия скорости и абсолютной высоты;

- интерпретация электронных индикаторов и символов

285. В программе подготовки предусматриваются правила эксплуатации оборудования PBN, в случае необходимости, включая выполнение следующего:

- проверка того, что бортовая навигационная база данных содержит текущие и целостные данные;

- проверка успешного завершения самодиагностики системы RNAV (RAIM/FDE);

- инициализация местоположения в системе PBN;

- извлечение SID или STAR и выполнение по ним полета с соответствующим переходом;

- выдерживание ограничений по скорости и абсолютной высоте, связанных с SID или STAR;

- выбор соответствующей схемы SID или STAR для действующей ВПП и ознакомление с порядком действий при замене ВПП;

- выполнение ручного или автоматического обновления (со смещением точки взлета, если применимо);

- проверка WPT и программирования плана полета;

- выполнение полета прямо до WPT;



- выполнение полета по курсу (линии) пути до WPT;
- выход на курс (линию) пути;
- выполнение полета по радиолокационным векторам и возврат на маршрут RNAV с режима «курс»;
- определение боковой погрешности и отклонения;
- разрешение разрывов маршрута (вставка и отмена (аннулирование) разрывов маршрута);
- выдерживание ограничения по скорости и (или) абсолютной высоте, связанные со схемой захода на посадку;
- выполнение полета с выходом на начальный и промежуточный участок захода на посадку после уведомления органов ОВД;
- удаление или выбор заново входных данных навигационного датчика;
- подтверждение исключения конкретного NAVAID или типа навигационного средства, если требуется;
- проверка грубых навигационных погрешностей с использованием обычных навигационных средств, когда это требуется;
- возможность изменения аэропорта прибытия и запасного аэропорта;
- осуществление функций параллельного смещения, если позволяют возможности. Пилоты должны знать, как выполняются смещения, функциональные возможности их конкретной системы RNAV, а также то, что им необходимо уведомлять органы ОВД, если эта функциональная возможность не работает;
- знание радиотелефонной фразеологии при применении RNP;
- знание рекомендуемых заявителем уровней автоматизации по этапам полета и исходя из рабочей нагрузки, включая методы сведения к минимуму боковой погрешности с целью выдерживания осевой линии схемы;
- способность выполнять действия в чрезвычайной обстановке после отказов системы RNP.
- осуществление функций PBN для полета в зоне ожидания (например, вставка или отмена зоны ожидания);
- рекомендованные заявителем уровни автоматизации по этапам полета и рабочая нагрузка, включая методы сведения к минимуму боковой погрешности, что позволит ВС выдерживать осевую линию маршрута;
- радиотелефонная фразеология при применении RNAV;
- порядок действий в чрезвычайной обстановке при отказах RNAV.

## **ГЛАВА 14**

### **ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ**



286. КВС уведомляет органы ОВД, если характеристики более не отвечают требованиям PBN. Связь с органами ОВД осуществляется в соответствии с санкционированным порядком действий (соответственно Doc 4444 «Организация воздушного движения» или Doc 7030 «Дополнительные региональные правила»).

287. В случае отказа связи экипаж ВС продолжает полет по плану полета в соответствии с опубликованным порядком действий «потеря связи».

288. При использовании автономного оборудования GNSS:

в случае потери функции обнаружения RAIM можно продолжать использование для целей навигации местоположение по GNSS. Члены летного экипажа выполняют перекрестную проверку местоположения ВС с помощью других источников информации о местоположении (например, данные VOR, DME и (или) NDB) для подтверждения приемлемого уровня навигационных характеристик. В противном случае летный экипаж переходит на альтернативное навигационное средство и уведомляет органы ОВД;

если в результате предупреждения RAIM флажковая сигнализация укажет на недостоверность навигационной индикации, членам летного экипажа следует перейти на альтернативное навигационное средство и уведомить органы ОВД. Потеря возможностей RNP /RNAV включает любой отказ или событие, из-за которого ВС более не может соблюдать требования RNP /RNAV.

## **ГЛАВА 15**

### **ПРОЦЕДУРЫ ДОПУСКА ЗАЯВИТЕЛЯ К ПОЛЕТАМ С ПРИМЕНЕНИЕМ PBN**

289. Процедура допуска к полетам с применением PBN состоит из утверждения летной годности ВС и специального разрешения на выполнение полетов, которые рассматриваются в рамках единого процесса. Заявитель должен подтвердить соответствие требованиям, изложенным в пункте 393 АП № 100.

290. Этот процесс представляет собой упорядоченный подход, используемый Департаментом по авиации для проверки соответствия заявителей установленным требованиям.

291. При оценке заявителя необходимо:

при рассмотрении доказательства пригодности ВС проверить наличие у заявителя перечня конфигураций с подробным описанием соответствующих компонентов и оборудования, которые будут использоваться для полетов с заявленными навигационными

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

спецификациями;

провести оценку правил эксплуатации подлежащих использованию навигационных систем;

провести оценку уровня подготовки авиационного персонала

провести летную проверку (при необходимости).

292. По результатам сертификационной проверки эксплуатанта ВС оформляется инспекционный контрольный перечень проверки эксплуатанта ВС на соответствие требованиям для выполнения полетов с использованием RBN согласно приложению 4 к настоящему Дополнению.

Специальное разрешение для выполнения полетов с использованием RBN указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

## ГЛАВА 16

### КОНТРОЛЬ ЗА ЭКСПЛУАТАНТАМИ ВС

293. Для определения корректирующих действий Департамент по авиации может использовать любые донесения о навигационных погрешностях. Связанные с навигационными погрешностями повторяющиеся события, происходящие из-за конкретного блока навигационного оборудования, могут привести к отмене утверждения на использование этого оборудования.

294. На основании информации о потенциальном источнике повторяющихся погрешностей может потребоваться коррекция программы подготовки эксплуатанта ВС. Если в информации указывается, что многочисленные погрешности возникли из-за действий конкретного летного экипажа, требуется дополнительная переподготовка или переаттестация на предмет соответствия выданным свидетельствам

295. Повторяющиеся навигационные погрешности, приписываемые оборудованию или конкретному блоку навигационного оборудования или правилам эксплуатации, могут стать причиной аннулирования эксплуатационного оборудования (отзыв эксплуатационного разрешения).

У эксплуатантов ВС должна быть программа контроля за RNP для обеспечения постоянного соблюдения требований содержащегося в настоящей главе инструктивного материала и для выявления любых негативных тенденций в соблюдении характеристик. Как минимум, в такой программе должна быть отражена указанная ниже информация. В период действия промежуточного утверждения эксплуатанты ВС должны представлять каждые 30 дней полномочному органу, выдавшему им такое разрешение, указанную ниже информацию. Впоследствии эксплуатанты



ВС должны продолжать сбор и периодическое изучение этих данных для выявления потенциальных проблем безопасности полетов, а также вести учет следующей информации:

общее число выполненных схем RNP AR APCH;

число успешных заходов на посадку, выполненных ВС/системой (успешный, если выполнен, как было запланировано, без каких-либо аномалий в навигации или системе наведения);

причины неудавшихся заходов на посадку, например: UNABLE REQ NAV PERF, NAV ACCUR DOWNGRAD (не могу обеспечить требуемые навигационные характеристики, ухудшение навигационной точности) или другие касающиеся RNP сообщения при выполнении заходов на посадку; чрезмерное боковое или вертикальное отклонение; предупреждающий сигнал системы TAWS; отсоединение системы автопилота; погрешности навигационных данных; донесения члена летного экипажа о любых аномалиях;

замечания экипажа ВС.

Приложение 1  
к Дополнению 1

## Функциональные требования к оборудованию GNSS: навигационные индикаторы и функции

| Пункт                                                                     | Функциональное требование                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Объяснение                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| а)<br><br>2.3.3.6<br>Требования к функциональным возможностям<br>Дос 9613 | Навигационные данные, включая индикацию отказов, должны отображаться на индикаторе бокового отклонения (CDI (Course Deviation Indicator) верхний ряд на фото, EHSI (Electronic Horizontal Situation Indicator) нижний ряд на фото и (или) на навигационном картографическом индикаторе. Они должны использоваться в качестве основных пилотажных приборов для навигации ВС, упреждения маневров и для индикации отказов/состояния/целостности.<br><br>Они должны отвечать следующим требованиям: | <b>Реализация RNP 2</b><br><br>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>Нечисловой индикатор бокового отклонения (например, CDI, (E)HSI с индикацией направления и сигнализацией отказов для использования в качестве основного пилотажного прибора для навигации ВС, упреждения маневров и индикации отказов/состояния/целостности имеет следующие шесть характеристик:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Возможность постоянного отображения выполняющему полет пилоту на основном пилотажном приборе для навигации ВС (основном навигационном индикаторе) расчетной траектории полета и местоположения ВС относительно этой траектории.</li> <li>При полетах с требуемой минимальной численностью летного экипажа из двух пилотов необходимо также предусмотреть для пилота, не управляющего полетом, возможность отслеживания желаемой траектории полета и местоположения ВС относительно этой траектории.</li> <li>2) Каждый индикатор должен быть видимым пилоту и находиться в основном поле зрения (<math>\pm 15^\circ</math> от линии прямого зрительного наблюдения пилота), если смотреть вперед и вдоль траектории полета.</li> <li>3) Градуировка индикатора бокового отклонения должна быть соразмерна с любыми реализованными порогами выдачи предупреждений и срабатывания сигнализации.</li> <li>4) Индикатор бокового отклонения также должен иметь отклонение на полную шкалу, соответствующую текущему этапу полета, и должен базироваться на требуемой точности выдерживания линии пути.</li> <li>5) Градуировка индикатора может устанавливаться автоматически логикой умолчания на величину, полученную из навигационной базы данных, или вручную согласно процедурам летного экипажа. Величина отклонения на полную шкалу должна быть известна или должна индицироваться пилоту в соответствии с требуемой точностью выдерживания линии пути.</li> <li>6) Индикатор бокового отклонения должен автоматически подчиняться вычисленной траектории полета. Задатчик курса индикатора отклонения должен автоматически переключаться на вычисленную траекторию, или пилот должен корректировать курс, выбранный CDI или HSI, относительно вычисленной желаемой линии пути.</li> </ol> <p>В качестве альтернативного средства обеспечения соответствия навигационный картографический индикатор должен иметь эквивалентные индикатору бокового отклонения функциональные возможности, описанные выше в пп. 1–6, с соответствующими масштабами карт и обеспечивая функциональную возможность, эквивалентную индикатору бокового отклонения. Масштаб карт должен устанавливаться вручную на величину, подходящую для полетов по RNP 2</p> |



|                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p>                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| b)                                                                                                             | <p>Для полетов по RNP 2 требуется наличие, как минимум, следующих функций системы и оборудования:</p>                                                                                                                                                                                                                                  | <p>1) Навигационная база данных, содержащая текущие навигационные данные, официально предоставляемые для гражданской авиации, которая может обновляться в соответствии с AIRAC и из которой можно извлекать маршруты ОВД и загружать их в систему RNAV. Разрешающая способность хранимых данных должна быть достаточной для достижения не принимаемой в расчет PDE.</p> <p>2) Средство индикации пилоту периода действительности навигационных данных.</p> <p>3) Средство извлечения и индикации данных, хранящихся в навигационной базе данных и касающихся отдельных точек пути и навигационных средств (если применимо), с тем чтобы пилот мог выверить маршрут предстоящего полета по RNP 2.</p> <p>4) Для полетов по RNP 2 в океаническом/удаленном континентальном воздушном пространстве с использованием гибких (например, организованных) треков возможность вводить индивидуальные точки пути, требуемые для построения трека, который назначен поставщиком ОВД.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| c)                                                                                                             | <p>Средства индикации следующих элементов либо в основном в поле зрения пилота, либо на легкодоступном индикаторе:</p>                                                                                                                                                                                                                 | <p>1) тип активного навигационного датчика;</p> <p>2) идентификация активной точки пути;</p> <p>3) путевая скорость или время до активной точки пути);</p> <p>4) расстояние и пеленг до активной точки пути</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| d)                                                                                                             | <p>Возможность выполнить функцию "прямо до"</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <p>Изготовители ВС и бортового оборудования в документации изготовителя должны указывать любые ограничения, связанные с выполнением функции "прямо до" при полетах по RNP 2</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| e)                                                                                                             | <p>Возможность автоматической очередности прохождения участков с индикацией пилоту очередности прохождения</p>                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| f)                                                                                                             | <p>Возможность автоматического выполнения перехода от одной точки пути к другой и выдерживания линии пути в соответствии с требованиями к характеристикам RNP 2</p>                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| g)                                                                                                             | <p>Возможность индикации в пределах основного поля зрения пилота отказа системы RNP 2</p>                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| h)                                                                                                             | <p>Функция параллельного смещения (факультативно)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>Если реализована:</p> <p>1) Система должна иметь возможность выполнять полет по параллельным линиям пути на выбранном расстоянии смещения.</p> <p>2) При выполнении функции параллельного смещения требования к навигационной точности и всем характеристикам первоначального маршрута в действующем плане полета применимы к смещенному маршруту.</p> <p>3) Система должна предусматривать ввод данных о дистанции смещения с шагом в 1 м. милю вправо или влево от курса.</p> <p>4) Система должна иметь возможность смещения по крайней мере на 20 м. миль.</p> <p>5) При использовании режима смещения система должна четко информировать о работе в режиме смещения.</p> <p>6) Работая в режиме смещения, система должна предоставлять контрольные параметры (например, боковое отклонение от линии пути, оставшееся расстояние, оставшееся время) относительно смещенной траектории и смещенных контрольных точек.</p> <p>7) Система должна информировать о предстоящем окончании траектории смещения и предоставлять достаточно времени для возвращения ВС на траекторию полета, предусмотренную в первоначальном плане полета.</p> <p>8) После того как пилот задействовал функцию параллельного смещения, функция смещения должна оставаться активной для всех участков маршрута в плане полета до тех пор, пока система автоматически не исключит смещение, или пилот не введет новый маршрут "прямо до", или пилот не отменит режим смещения вручную</p> |
| <p><b>Реализация RNP 1</b></p>                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| a)                                                                                                             | <p>Навигационные данные, включая индикацию отказов, должны отображаться на индикаторе бокового отклонения (CDI, EHSI) и (или) на навигационном картографическом индикаторе. Они должны использоваться в качестве основных пилотажных приборов для навигации ВС, упреждения маневров и для индикации отказов/состояния/целостности.</p> | <p>Нечисловой индикатор бокового отклонения (например, CDI, EHSI) с индикацией направления и сигнализацией отказов для использования в качестве основного пилотажного прибора для навигации ВС, упреждения маневров и индикации отказов/состояния/целостности имеет следующие пять характеристик:</p> <p>1) Возможность постоянной индикации пилоту, управляющему полетом, на основных пилотажнонавигационных приборах (основной навигационный индикатор) вычисленной траектории полета и местоположения ВС относительно этой траектории. Когда для выполнения полетов требуется, как минимум, экипаж из двух пилотов, у пилота, который не управляет ВС, также</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |



|                                                                                                                |                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p>                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                                                                                                                |                                                                                                                               | <p>должно быть средство сопоставления желаемой траектории с местоположением ВС относительно этой траектории.</p> <p>2) Каждый индикатор должен находиться в основном поле зрения (<math>\pm 15^\circ</math> от линии прямого зрительного наблюдения пилота), если смотреть вперед вдоль траектории полета.</p> <p>3) Градуировка индикатора бокового отклонения должна быть соразмерна с любыми порогами выдачи предупреждений и срабатывания сигнализации.</p> <p>4) Индикатор бокового отклонения также должен иметь отклонение на полную шкалу, соответствующую текущему этапу полета, и должен базироваться на требуемой точности выдерживания линии пути.</p> <p>5) Градуировка индикатора может устанавливаться:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– автоматически логикой умолчания;</li> <li>– автоматически на величину, полученную из навигационной базы данных; или</li> <li>– вручную в соответствии с процедурами для пилотов.</li> </ul> <p>Величина отклонения на полную шкалу должна быть известна или должна индицироваться пилоту соразмерно с требуемой точностью выдерживания линии пути.</p> <p>6) Индикатор бокового отклонения должен автоматически подчиняться вычисленной траектории. Задатчик курса индикатора отклонения должен автоматически переключаться на вычисленную траекторию или пилот должен корректировать выбранный курс по CDI или HSI относительно вычисленной желаемой линии пути.</p> <p>В качестве альтернативного средства обеспечения соответствия навигационный картографический индикатор может обеспечивать эквивалентную индикатору бокового отклонения функциональную возможность, как описано выше в пп. 1–6, с соответствующими масштабами карт и обеспечивая функциональную возможность, эквивалентную индикатору бокового отклонения. Масштаб карты следует устанавливать вручную на величину, соответствующую полету по RNP 1</p> |
| b)                                                                                                             | <p>В любом оборудовании RNP 1 требуется наличие, как минимум, следующих функций системы:</p>                                  | <p>1) Навигационная база данных, содержащая текущие навигационные данные, официально предоставляемые для гражданской авиации, которая может обновляться в соответствии с AIRAC и из которой можно извлекать маршруты ОВД и загружать их в систему RNP.</p> <p>Разрешающая способность хранимых данных должна быть достаточной для достижения не принимаемой в расчет PDE. База данных должна иметь защиту от модификации хранимых данных пилотом.</p> <p>2) Средство индикации пилоту периода действительности навигационных данных.</p> <p>3) Средство извлечения и индикации данных, хранящихся в навигационной базе данных и касающихся отдельных точек пути и навигационных средств, с тем чтобы пилот мог выверить маршрут предстоящего полета.</p> <p>4) Возможность загрузить из базы данных в систему RNP 1 весь участок предстоящего полета по SID или STAR.</p> <p><i>Примечание. Из-за имеющихся различий в системах в данном документе участок RNAV определяется от местонахождения первой названной точки пути, линии пути или курса до местонахождения последней названной точки пути, линии пути или курса. Загружать из базы данных участки курса до первой названной точки пути или после последней названной точки пути нет необходимости. Весь маршрут SID все еще будет считаться схемой RNP 1.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| c)                                                                                                             | <p>Средства индикации следующих элементов либо в основном поле зрения пилота, либо на легкодоступной странице индикатора:</p> | <p>1) тип активного навигационного датчика;</p> <p>2) идентификация активной точки пути;</p> <p>3) путевая скорость или время до активной точки пути;</p> <p>4) расстояние и пеленг до активной точки пути</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                                                                                                                | <p>Возможность выполнить функцию "прямо до"</p>                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                        |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Возможность автоматической очередности прохождения участков с индикацией пилоту очередности прохождения                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                        |
|  | Возможность загрузить в систему RNP из бортовой базы данных и выполнить схему SID или STAR по RNP 1 по названию схемы                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                        |
|  | ВС должно иметь возможность автоматически выполнять переходы с одного участка на другой и выдерживать линию пути в соответствии со следующими указателями окончания траектории ARINC 424 или их эквивалентами:<br>– IF,<br>– CF,<br>– DF,<br>– TF                                                                                                                                     | <i>Примечание 2. Числовые значения курсов и линий пути должны автоматически загружаться из базы данных системы RNP</i> |
|  | ВС должно иметь возможность автоматически выполнять переходы с одного участка на другой в соответствии с указателями окончания траектории VA, VM и VI ARINC 424, или должна быть предусмотрена возможность осуществления полета вручную с путевым углом для выхода на курс или для следования прямо до другой контрольной точки после достижения указанной в схеме абсолютной высоты. |                                                                                                                        |
|  | Возможность индикации в пределах основного поля зрения пилота отказа системы RNP 1.                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                        |

Приложение 2  
к Дополнению 1

### Критерии, относящиеся к дальномерному оборудованию (RNAV DME/DME)

| Пункт | Критерии                                                          | Объяснение                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| a     | Точность основана на стандартах характеристик TSO-C66c            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| b     | Настройка на средства DME и обновление (коррекция) местоположения | <p>Система RNAV DME/DME должна:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>обновлять местоположение в пределах 30 с с момента настройки на навигационные средства DME;</li> <li>автоматически настраиваться на несколько средств DME;</li> <li>обеспечивать постоянное обновление местоположения по DME/DME. Третье средство DME или вторая пара работоспособны по крайней мере в течение предыдущих 30 с и, когда система RNAV переключается с одной станции/пары DME на другую, не должно быть перебоев в определении местоположения по DME/DME</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| c     | Использование средств в AIP государств                            | <p>Системы RNAV DME/DME должны использовать только те средства DME, которые указаны в AIP государств. Системы не должны использовать средства, указанные государством в AIP как несоответствующие полетам по RNAV 1 и (или) RNAV 2, или средства, связанные с системой ILS или MLS, которая использует смещение дальности. Это можно осуществить путем:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>исключения из бортовой навигационной базы данных конкретных средств DME, которые, как известно, оказывают отрицательное воздействие на навигационное решение, когда маршруты RNAV находятся в пределах зоны приема этих средств DME;</li> <li>использования системы RNAV, которая выполняет проверки на приемлемость с целью обнаружения погрешностей сигналов, принимаемых от всех средств DME, и исключает эти средства, по мере необходимости, из навигационного решения по определению местоположения (например, не допускает настройку на средства DME с общим каналом, когда сигналы в пространстве средств DME перекрываются). (См. инструктивный материал по проверкам на приемлемость в п. 3 3.3.2.2 I))</li> </ul> |
| d     | Относительные углы средства DME                                   | <p>Когда необходимо генерировать определение местоположения по DME/DME, система RNAV должна использовать, как минимум, средства DME с относительным углом пересечения направлений 30-150°</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| e     | Использование средств DME системой RNAV                           | <p>Система RNAV может использовать любое действительное принимаемое средство DME (перечисленное в AIP) независимо от его</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|                                                                                                                |                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|                                                                                                                |                                                                                                        | <p>местонахождения. Действительное средство DME:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>передает правильный сигнал идентификатора средства;</li> <li>удовлетворяет минимальным требованиям к напряженности поля;</li> <li>защищено от других создающих помехи сигналов DME в соответствии с требованиями к общим и смежным каналам.</li> </ul> <p>Когда необходимо генерировать определение местоположения по DME/DME, система RNAV, как минимум, должна использовать работоспособное и действительное DME в районе аэродрома (малая абсолютная высота) и (или) на маршруте (большая абсолютная высота) в любой точке в пределах следующей зоны вокруг средства DME:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>большой чем или равной 3 морским милям от средства;</li> <li>меньшей чем 40° над горизонтом, если смотреть от средства DME и на расстояние до 160 морских миль.</li> </ul> <p><i>Примечание. При аппроксимации установленной рабочей зоны действия конкретного средства можно использовать коэффициент качества при условии, что приняты меры для кодирования коэффициента качества, чтобы ВС использовало это средство в любой точке в пределах установленной рабочей зоны. Использовать средства DME, связанные с ILS или MLS, не требуется</i></p> |
| f                                                                                                              | Отсутствует требование в отношении использования VOR, NDB, KPM, IRU или AHRS                           | Отсутствует требование в отношении использования VOR (всенаправленный ОБЧ-радиомаяк), KPM (курсовой радиомаяк), NDB (ненаправленный радиомаяк), IRU (инерциальный опорный блок) или AHRS (курсовертикаль) во время нормальной работы системы RNAV DME/DME                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| g                                                                                                              | Погрешность расчета местоположения                                                                     | <p>При использовании как минимум двух средств DME, отвечающих критериям п. 3.3.3.2.2 е), и любых других средств DME, не отвечающих этим критериям, 95 % погрешность расчета местоположения должна быть лучше, чем следующее уравнение, или равна ему:</p> $2\sigma_{DME/DME} \leq 2 \frac{\sqrt{(\sigma_{1,air}^2 + \sigma_{1,sys}^2) + (\sigma_{2,air}^2 + \sigma_{2,sys}^2)}}{\sin(\alpha)},$ <p>где: <math>\sigma_{sys} = 0,05</math> м. миль,<br/> <math>\sigma_{air}</math> составляет MAX {0,085 м. миль, (0,125 % расстояния)},<br/> <math>\alpha</math> угол пересечения (30° – 150°).</p> <p><i>Примечание. Такое требование к характеристикам соблюдается для любой навигационной системы, которая использует одновременно две станции DME, ограничивает угол пересечения направлений DME в пределах 30° – 150° и использует датчики DME, которые отвечают точностным требованиям TSO C66с. Если система RNAV использует средства DME за пределами</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

|                                                                                                                |                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                                                                                                                |                                                                                                        | <p>их опубликованной установленной рабочей зоны действия, можно допустить, что погрешность сигнала в пространстве DME от действительных установок все еще будет <math>B_{ground}=0,05</math> морских миль</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| h                                                                                                              | <p>Предотвращение ошибочного наведения от других средств</p>                                           | <p>Система RNAV должна обеспечить такое положение, при котором использование средств за пределами их рабочей зоны (где могут не соблюдаться требования к минимальной напряженности поля, помехам от общих и смежных каналов) не вызывает ошибочного наведения. Это можно осуществить путем проверки на приемлемость при первоначальной настройке на средство DME или путем исключения средства DME, когда DME, работающее на общем канале, находится в пределах прямой видимости</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| i                                                                                                              | <p>Предотвращение ошибочных сигналов в пространстве VOR</p>                                            | <p>VOR может использоваться системой RNAV, однако система RNAV должна обеспечить такое положение, при котором ошибочный сигнал в пространстве VOR не влияет на погрешность местоположения при нахождении в зоне действия DME/DME. Например, это можно осуществить путем взвешивания и (или) контролирования сигнала VOR с DME/DME для того, чтобы он не вызывал ложного результирующего определения местоположения (например, путем проверок на приемлемость)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| j                                                                                                              | <p>Обеспечение того, чтобы системы RNAV использовали работоспособные средства</p>                      | <p>Система RNAV должна использовать работоспособные средства DME. Средства DME, перечисленные в NOTAM как находящиеся в нерабочем состоянии (например, в процессе испытаний или другого технического обслуживания), все еще могут ответить на запрос бортовой системы, поэтому неработоспособные средства использоваться не должны. Система RNAV может исключить неработоспособные средства путем проверки идентификации или блокирования использования указанных неработоспособных средств</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| k                                                                                                              | <p>Эксплуатационные меры снижения риска</p>                                                            | <p>Эксплуатационные меры снижения риска, такие как контроль со стороны пилота за источником(ами) обновления навигационных данных системы RNAV или трудоемкое программирование/отмена выбора нескольких станций DME, следует осуществлять до выхода на связанный с большой рабочей нагрузкой этап полета или на критический этап полета.</p> <p><i>Примечание. Отмена выбора единичных неработающих средств, перечисленных в NOTAM, и (или) программирование определенных по маршруту "критических" DME является приемлемым в тех случаях, когда такая мера не требует действий пилота во время критического этапа полета. Требование к программированию также не предусматривает, что пилот должен выполнить ручной ввод средств DME, которые не содержатся в навигационной базе данных</i></p> |

|                                                                                                                |                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <p>1</p>                                                                                                       | <p>Проверки на приемлемость</p>                                                                        | <p>Многие системы RNAV выполняют проверку на приемлемость для подтверждения действительности измерений DME. Проверки на приемлемость весьма эффективны для предотвращения погрешностей базы данных или недопущения получения сигналов от выдающих ошибочную информацию систем (таких как работающих на общем канале средств) и, как правило., подразделяются на два класса:</p> <p>проверки, которые использует система RNAV после получения сигнала от нового DME, в ходе которых она до использования этого DME сравнивает местоположение ВС с дальностью ВС от этого DME;</p> <p>проверки, которые постоянно использует система RNAV на основании избыточной информации (например, дополнительные сигналы DME или данные IRU).</p> <p>Общие требования. Проверки на приемлемость предназначены для того, чтобы не допустить использования навигационных средств для обновления навигационных данных в тех районах, в которых эти данные могут вызвать погрешности радиоместоопределения из-за помех от общего канала, многопутевого распространения и экранирования прямого сигнала. Вместо использования опубликованной рабочей области радионавигационного средства, навигационная система должна выполнить проверки, которые не допустят использования работающих на одной и той же частоте навигационных средств в пределах дальности действия, навигационных средств за горизонтом, а также навигационных средств с неправильной геометрией.</p> <p>Допущения. При следующих условиях проверки на приемлемость могут быть недействительны:</p> <p>сигнал DME не остается действительным только потому, что при получении он был действителен;</p> <p>дополнительные сигналы DME могут отсутствовать.</p> <p>Смысл данной спецификации заключается в обеспечении полетов в условиях минимальной инфраструктуры (например, когда для определенных участков маршрута имеются только две работоспособные DME).</p> <p>Использование неблагоприятных условий для проверки эффективности. Когда проверка на приемлемость используется для удовлетворения любого требования в этих критериях, эффективность данной проверки следует оценить в неблагоприятных условиях.</p> <p>Примером таких условий может быть сигнал DME, который при получении является действительным, а в ходе проверки оказывается ложным (что может происходить, когда средство находится в процессе</p> |



|                                                                                                                |                                                                                                        |                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |                                                                                                                  |
|                                                                                                                |                                                                                                        | <p>испытания), когда имеется только еще одно обеспечивающее обслуживание DME или два сигнала одинаковой силы</p> |

Приложение 3  
к Дополнению 1

**Критерии, относящиеся к дальномерному оборудованию (DME) и  
инерциальному опорному блоку (IRU) (система RNAV  
DME/DME/IRU)**

| Пункт | Критерии                                                                                                                                                                                                                                                                | Объяснение                                                                                                                                                                                                                |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| a     | Характеристики инерциальной системы должны отвечать критериям 14 CFR США часть 121                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                           |
| b     | Требуется наличие возможности автоматического обновления (коррекции) местоположения при применении решения с OMEYOME                                                                                                                                                    | Примечание. Эксплуатантам ВС /пилотам следует связаться с изготовителями для того, чтобы уметь распознать, подавляется ли сигнализация о переходе на инерциальный полет после потери обновления радионавигационных данных |
| c     | Поскольку некоторые бортовые системы до перехода на инерциальный полет переходят на основанную на VOR/DME навигацию, воздействие радиальной точности VOR, когда VOR находится дальше, чем 40 м. миль от ВС, не должно отрицательно влиять на точность местоположения ВС | Одним из способов достижения данной цели будет исключение системами RNAV средств VOR, удаленных более чем на 40 м. миль от ВС                                                                                             |

Приложение 4  
к Дополнению 1

Инспекционный контрольный перечень проверки заявителя на  
соответствие требованиям для выполнения полетов с использованием PBN

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Заявленная спецификация PBN: \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Наименование                                                                                                                                                                                                             | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                                                                                                          | да                     | нет |            |
| 1.       | Документы в области летной эксплуатации                                                                                                                                                                                  |                        |     |            |
| 1.1.     | Запрос для производства полетов в воздушном пространстве с PBN                                                                                                                                                           |                        |     |            |
| 1.2.     | Наличие событий или инцидентов, касающихся выполнения полетов в условиях PBN.                                                                                                                                            |                        |     |            |
| 1.3.     | Копии частей руководства по эксплуатации ВС или дополнений к нему, либо TCDS для подтверждения действительности утверждения летной годности ВС для полетов в воздушном пространстве PBN для каждого соответствующего ВС. |                        |     |            |
| 1.4.     | Дополнения или поправки к РПП                                                                                                                                                                                            |                        |     |            |
|          | правила и процедуры выполнения полетов в условиях PBN;                                                                                                                                                                   |                        |     |            |
|          | правила эксплуатации подлежащих использованию навигационных систем;                                                                                                                                                      |                        |     |            |
|          | действия экипажа в чрезвычайных ситуациях.                                                                                                                                                                               |                        |     |            |
| 1.5.     | Наличие программ подготовки:                                                                                                                                                                                             |                        |     |            |
|          | для членов летных экипажей;                                                                                                                                                                                              |                        |     |            |
|          | для сотрудников по обеспечению полетов.                                                                                                                                                                                  |                        |     |            |
| 1.6.     | Подготовки летного состава:                                                                                                                                                                                              |                        |     |            |
|          | теоретическая подготовка;                                                                                                                                                                                                |                        |     |            |
|          | тренажерная подготовка;                                                                                                                                                                                                  |                        |     |            |
|          | дополнительные наземная и тренажерная подготовки для RNP AR APCH.                                                                                                                                                        |                        |     |            |
| 2.       | Документы в области летной годности                                                                                                                                                                                      |                        |     |            |
| 2.1.     | Наличие решения разработчика на установку данного оборудования на данный тип ВС (при необходимости).                                                                                                                     |                        |     |            |
| 2.2.     | Соответствие бортового оборудования TSO, доступность RAIM при необходимости.<br>Перечень конфигураций с описанием оборудования, используемого для операций RNAV/RNP                                                      |                        |     |            |
| 2.3.     | Поправки в MEL, который должен определить минимальное оборудование необходимое для                                                                                                                                       |                        |     |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                                                            |  |  |  |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|      | соответствия PBN.                                                                                                                                                                                          |  |  |  |
| 2.4  | Проверка наличия действующей навигационной базы данных.                                                                                                                                                    |  |  |  |
| 2.5  | Наличие программного обеспечения FMS.                                                                                                                                                                      |  |  |  |
| 2.6  | Наличие процедуры управления базами данных TAWS.                                                                                                                                                           |  |  |  |
| 2.7  | Наличие ответственного лица за процедуры обновления навигационной базы данных                                                                                                                              |  |  |  |
| 2.8  | Поправки в RPTO и программы технического обслуживания, которые должны включать процедуры для нового оборудования, обеспечивающего выполнение полетов в условиях PBN (если применимо).                      |  |  |  |
| 2.9  | Наличие утвержденной в Департаменте по авиации программы обучения инженерно-технического персонала по эксплуатации оборудования, установленного на ВС и обеспечивающего выполнение полетов в условиях PBN. |  |  |  |
| 2.10 | Прохождение подготовки и допуск инженерно-технического персонала к эксплуатации и обслуживанию соответствующих навигационных систем.                                                                       |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Дополнение 2  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ  
ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ В СООТВЕТСТВИИ С  
МИНИМАЛЬНЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ К НАВИГАЦИОННЫМ  
ХАРАКТЕРИСТИКАМ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ  
СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКИ (NAT HLA)**

**ГЛАВА 1  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению полетов в верхнем воздушном пространстве Североатлантического региона (далее – NAT HLA).

*Начиная с 4 февраля 2016 года, термин MNPS заменен на термин NAT HLA (North Atlantic High Level Airspace).*

Дополнение устанавливает:

требования, предъявляемые к эксплуатанту ВС для выполнения полетов в NAT HLA Североатлантического региона (NAT);

процедуры выдачи эксплуатантам ВС специального разрешения на выполнение полетов в NAT HLA;

порядок проведения контроля и контроля за эксплуатационной деятельностью эксплуатантов ВС.

При разработке настоящего Дополнения использовались следующие документы ИКАО:

Дос 7030 «Дополнительные региональные правила»;

Дос 8168 «Производство полетов воздушных судов»;

Дос 9365 «Руководство по всепогодным полетам»;

Дос 9376 «Подготовка руководства по производству полетов»;

Дос 9574 «Руководство по применению минимума вертикального эшелонирования 300 м (1 000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410 включительно»;

Дос 9613 «Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN)»;

Дос 9937 «Эксплуатационные правила и практика для региональных

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

контрольных агентств в отношении применения минимума вертикального эшелонирования 300 м (1 000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410 включительно»;

Dos 9997 «Руководство по эксплуатационному утверждению PBN»;

NAT Dos 007 «Руководство по производству полетов в воздушном пространстве Североатлантического региона»;

EUR Dos 029 «Инструктивный материал ICAO по утверждению PBN в Европейском регионе»;

EUR Dos 009 «Инструктивный материал по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1 000 фут) в европейском воздушном пространстве с RVSM».

2. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к выполнению полетов в NAT HLA, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и проверки эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению полетов в NAT HLA;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на выполнение полетов в NAT HLA;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении полетов в NAT HLA.

3. Заявитель может выполнять полеты ВС в NAT HLA только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения на выполнение полетов в NAT HLA заявитель должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 15, установленной АП № 100, и подтверждающую документацию.

4. В целях максимизирования использования воздушного пространства ICAO и индивидуальные государства, в том числе Европа, установили районы, в которых уменьшены критерии применяемого распределения ВС, основанные на способности эксплуатанта ВС выполнять полет с большей степенью точности, чем было предварительно возможным. Эти районы были обозначены как воздушное пространство





NAT HLA и RVSM.

5. Концепция NAT HLA построена на соблюдении всеми ВС, выполняющими полеты в этом воздушном пространстве, эксплуатационных стандартов горизонтальной и вертикальной навигации. Официальные программы мониторинга тщательно рассматривают достигнутые характеристики на предмет их соответствия установленным TLS.

6. Все ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве NAT HLA, должны иметь на это разрешение государства регистрации ВС или государства эксплуатанта ВС. ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве, в котором применяется RVSM, должны отвечать техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем (далее – MASPS) и иметь специальное разрешение на производство полетов в таком воздушном пространстве.

7. Соблюдение Минимальных требований к навигационным характеристикам (NAT HLA) в горизонтальной плоскости при выполнении полетов в NAT HLA обеспечивается обязательным использованием такого навигационного оборудования, которое сертифицировано государством эксплуатанта ВС или регистрации ВС для использования в рассматриваемых целях. Такая сертификация учитывает все аспекты, влияющие на заявляемые навигационные характеристики ВС.

## **ГЛАВА 2**

### **ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В NAT HLA**

#### **§ 1. Границы района NAT HLA**

8. NAT HLA – это объем воздушного пространства между FL 285 и FL 420 в пределах океанических контрольных зон: REYKJAVIK, SHANWICK (исключая SOTA и BOTA), GANDER, SANTA MARIA OCEANIC, BODO OCEANIC и NEW YORK OCEANIC EAST. Воздушное пространство NAT HLA указано на рисунке 1.

9. С учетом спроса пассажиров, часовых поясов и ограничений по шуму в аэропортах воздушное движение в Северной Атлантике разделено на два основных потока: утренний поток в направлении на запад из Европы и вечерний поток в направлении на восток из Северной Америки. Такое разделение образует в основном одностороннее движение с пиковой интенсивностью потоков воздушного движения, пересекающих 30°з.д. в западном направлении между 11.30 и 19.00 всемирного координированного времени (далее – UTC), и с пиковой интенсивностью потоков воздушного движения, пересекающих 30°з.д. в восточном направлении с 01.00 до 08.00 UTC.

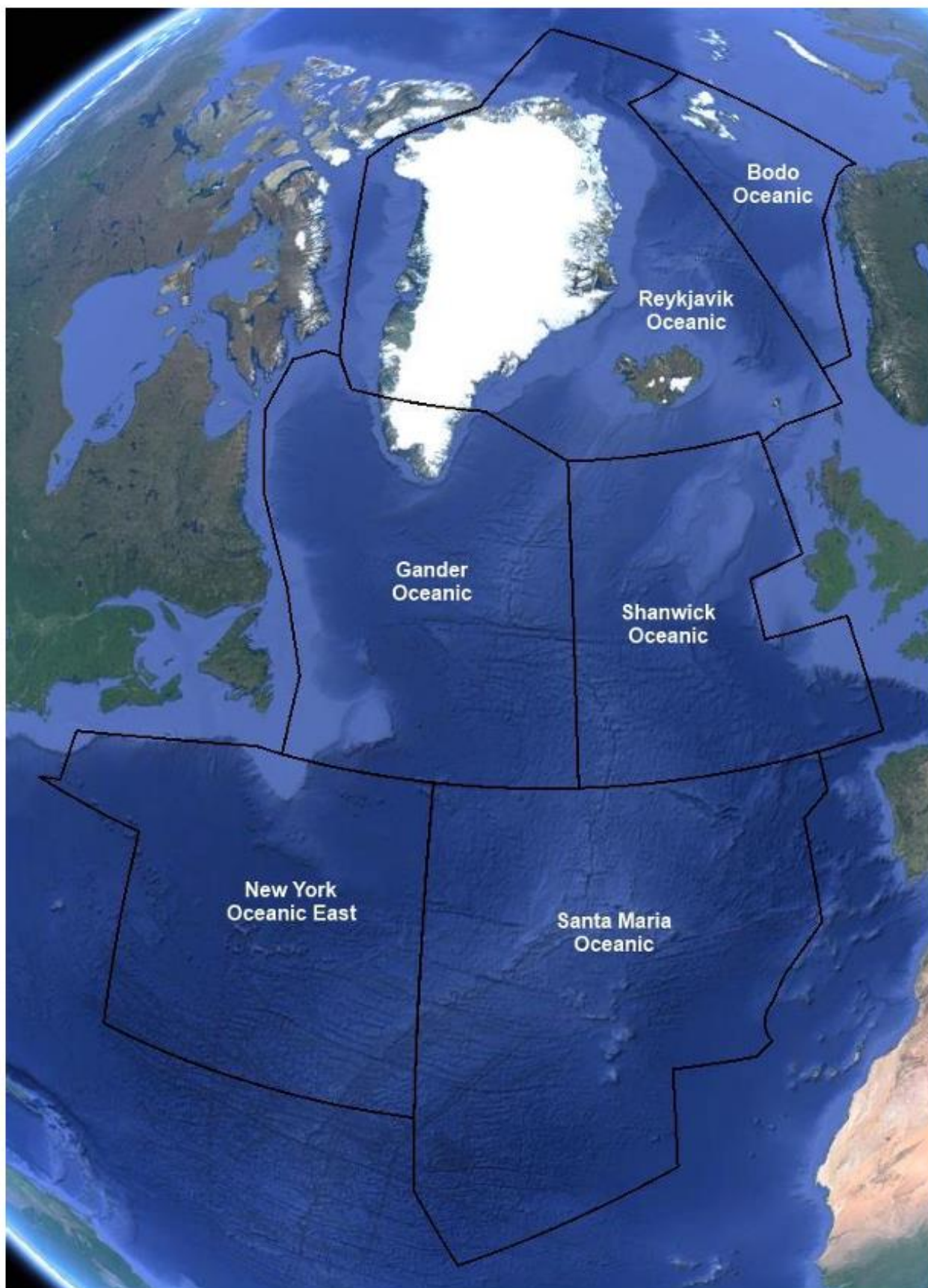


Рисунок 1. Воздушное пространство NAT HLA



## **§ 2. Требуемые навигационные характеристики**

10. Чтобы гарантировать безопасность полетов в определенном участке воздушного пространства или структуры маршрутов, необходимо точно определить требуемый уровень характеристик систем воздушных судов. Что касается навигационных характеристик в горизонтальном плане, воздушное пространство все в большей степени определяется с точки зрения RNP, для повышения пропускной способности и эффективности систем воздушного движения.

11. Типы RNP определяют только точность навигационных характеристик для всех сочетаний пользователей и навигационных систем в пределах какого-либо воздушного пространства, но они не определяют какие-либо другие из предъявляемых к навигационной системе требований, как, например, ее надежность.

12. Требование к навигационной точности для определенного воздушного пространства, в котором применяется RNP, выражается посредством величины удерживания. Например, в воздушном пространстве, обозначенном в качестве RNP 10, величина удерживания ВС составляет 10 морских миль и эквивалентна расстоянию от планируемого местонахождения (на осевой маршрута), в пределах которого ВС будут находиться в течение, как минимум, 95 % общего полетного времени в этой конкретной части воздушного пространства

13. Требования к точности навигационных систем для полетов в NAT HLA должны основываться на спецификациях PBN, RNP 10 (применение RNAV 10 в PBN) или RNP 4. Хотя при выдаче последующего одобрения на эксплуатацию в NAT HLA необходимо учитывать временные ограничения RNP 10 для воздушных судов, оборудованных двойными системами INS или инерциальными базовыми блоками (IRU).

## **§ 3. Полеты в NAT HLA**

14. В соответствии со стандартами ICAO ВС должно быть оснащено навигационным оборудованием, которое:

постоянно обеспечивает летный экипаж информацией о выдерживании или отклонении от линии пути с требуемой точностью в любом пункте, расположенном на этой линии пути;

было утверждено государством эксплуатанта ВС или государством регистрации для производства полетов в NAT HLA.

15. Целостность NAT HLA обеспечивается за счет применения набора правил, связанных с утверждением и эксплуатацией навигационного оборудования, а также постоянного контроля за навигационной точностью ВС в NAT HLA.





### **ГЛАВА 3**

## **ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К МИНИМАЛЬНЫМ ХАРАКТЕРИСТИКАМ БОРТОВЫХ СИСТЕМ**

16. Помимо способности выдерживать высокие уровни навигационной точности в горизонтальном плане, важно, чтобы ВС также обладали способностью достигать высокого стандарта точности выдерживания навигационных характеристик в вертикальном плане на эшелонах полета, на которых в Североатлантическом регионе применяется RVSM.

17. На уровне технической летной годности это достигается обеспечением соответствия MASPS к высотомерам, которые, помимо прочего, определяют требование в отношении ASE для двух независимых систем измерения высоты, состоящих из системы предупреждения об отклонении от заданной высоты и автоматической системы контроля за высотой полета.

18. MASPS были подготовлены в тесной координации с изготовителями бортового оборудования, и все новые ВС, способные выполнять полеты выше FL 290, как правило, изготавливаются в соответствии с техническим стандартом, отвечающим данным MASPS. Для тех ВС, при изготовлении которых это требование не соблюдалось, изготовителями были разработаны эксплуатационные бюллетени, утвержденные соответствующими полномочными сертификационными органами.

### **§ 1. Продольное эшелонирование**

19. Продольное эшелонирование ВС при следовании по системе организованных треков (далее – OTS) заключается в отслеживании разницы в АТА/ЕТА прохождения основных точек маршрута и выражается в минутах.

20. Выдерживание интервалов продольного эшелонирования обеспечивается использованием числа Маха. Ошибки показаний бортовых часов могут приводить к искажению ситуации с продольным эшелонированием ВС. Поэтому крайне важно, чтобы бортовые часы показывали точное время и были выставлены по одному из доступных источников (сигналов) UTC до начала полета в NAT HLA.

21. На многих современных ВС бортовые часы могут быть переустановлены только во время нахождения ВС на земле. В связи с этим предполетная подготовка к полетам в NAT HLA должна включать проверку времени UTC и ресинхронизацию часов. Перечень приемлемых источников проверки времени для этих целей публикуется Поставщиками услуг ОВД в

регионе NAT.

## **§ 2. Требование к навигационной точности в горизонтальном плане. Бортовое навигационное оборудование ВС**

22. ВС, утвержденное к полетам в NAT HLA, обладает способностью выдерживать такие навигационные характеристики, при которых:

стандартное боковое отклонение от разрешенной линии пути составляет менее 6,3 морских миль (11,7 км);

соотношение общего полетного времени, в течение которого ВС находится на расстоянии 30 морских миль (55,6 км) и более от разрешенной линии пути, составляет менее  $5,3 \times 10^{-4}$ , которое приблизительно эквивалентно одному часу на 2 000 летных часов;

соотношение общего полетного времени, в течение которого ВС находится на расстоянии 50–70 морских миль (92,6 – 129,6 км) от разрешенной линии пути, составляет менее  $13 \times 10^{-5}$  или менее чем один час на 8 000 летных часов.

23. Существует два навигационных требования, предъявляемых к ВС, экипаж которого планирует выполнять полет в NAT HLA. Первое относится к точности выдерживания линии пути, а второе – к резервному оборудованию, обладающему сравнительными характеристиками навигационной точности.

24. Чтобы иметь основания для начала рассмотрения возможности выдачи разрешения на неограниченное производство полетов в NAT HLA, ВС должно быть оборудовано двумя полностью пригодными LRNS.

25. Для получения разрешения на производство полетов в NAT HLA, необходимо, чтобы ВС было оснащено двумя исправными LRNS, обеспечивающими необходимую навигационную точность, необходимую для работы в NAT HLA. В качестве LRNS может быть одна из следующих систем:

одна INS;

одна GNSS;

одна комплексная навигационная система, использующая в качестве датчиков одну или более IRS или любую другую систему, соответствующую требованиям NAT HLA.

В настоящее время единственная система GNSS, полностью работающая и по которой имеются материалы для утверждения, – это GPS.

В настоящее время эквивалентный материал для утверждения для ГЛОНАСС не разрабатывается, но он должен быть доступен до утверждения любого ВС, оборудованного ГЛОНАСС, для операций NAT HLA.

26. Каждая LRNS должна быть способна обеспечивать летному экипажу непрерывную индикацию положения ВС относительно заданного трека.

27. Навигационные системы ВС, используемые для обеспечения наведения по линии пути должны быть сопряжены с автопилотом.

28. Ряд специальных маршрутов был разработан для ВС, оснащенных только одним LRNS и имеющих обычное навигационное оборудование ближнего действия (VOR, DME, ADF), которые требуют пересечения Северной Атлантики между Европой и Северной Америкой (или наоборот). Эти маршруты находятся в пределах NAT HLA и что перед полетом по ним необходимо получить одобрение государства. Эти маршруты также доступны для временного использования ВС, обычно одобренными для неограниченных операций NAT HLA, которые частично потеряли навигационные возможности и имеют только одну оставшуюся функциональную LRNS.

ВС, оснащенные только навигационным оборудованием ближнего действия (VOR, DME, ADF), могут выполнять полеты через NAT HLA, но только по маршрутам G3 или G11, указанные на рисунке 2. Однако для выполнения таких полетов необходимо получить официальное одобрение государства. Подробные описания специальных маршрутов, известных как «Маршруты голубой ели» (Blue Spruce), а также другие маршруты внутри NAT HLA, по которым могут летать ВС, оснащенные только одной функционирующей LRNS, содержится в документе NAT Doc 007 «Руководство по выполнению полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики».

### **§ 3. Инерциальные навигационные системы, системы инерциальных датчиков, инерциальные системы координат и компьютерные системы управления полетом**

29. В Североатлантическом регионе, как и во всем мире, накоплен широкий опыт применения INS, системы инерциальных датчиков (далее – ISS), IRS и компьютерные системы управления полетом (далее – FMCS). Системы ISS/IRS, спаренные с системой FMCS для автоматического навигационного наведения, со всей очевидностью продемонстрировали свою способность удовлетворять требованиям NAT HLA.

30. Некоторые ВС могут быть оборудованы двумя системами IRS (или ISS) и лишь одной FMCS. Такое сочетание систем может обеспечивать соблюдение параметров выдерживания линии пути, однако, не обеспечивает необходимого дублирования (с точки зрения постоянной индикации местоположения по отношению к линии пути или автоматического наведения по линии пути) при отказе FMCS.



Для получения специального разрешения на производство полетов в NAT HLA ВС должно быть оснащено двумя системами FMCS. Например, система INS рассматривается как одна LRNS; тогда как система FMCS с входными данными, поступающими в нее от одной или нескольких систем IRS/ISS, также рассматривается как одна LRNS.

#### **§ 4. GNSS**

31. Появление GNSS ставит перед пользователями, провайдерами ОВД, государствами регистрации и органами, регулирующими безопасность полетов, следующие вопросы:

32. Предполагается, что навигация с маломасштабным использованием GNSS не повлияет на общий уровень безопасности системы. Однако, присущая GNSS очень высокая точность в горизонтальном плане в конце концов повысит вероятность столкновения при утрате вертикального эшелонирования. Предполагается, что для преодоления такого эффекта потребуется предусмотреть соответствующие правила полетов. Такие правила потребуются тогда, когда значительная часть парка ВС, выполняющих полеты в Северной Атлантике, будут осуществлять навигацию с помощью GNSS.

33. Как и все операции LRNS, операции GPS LRNS должны быть одобрены государством эксплуатанта ВС как часть эксплуатационного утверждения NAT HLA. При необходимости операторы, намеревающиеся проводить GPS-навигацию в NAT HLA, должны использовать Программу прогнозирования доступности спутниковой навигации, специально предназначенную для установленного оборудования GPS. Эта программа прогнозирования должна использовать соответствующие параметры из алгоритма RAIM/FDE, используемого установленным оборудованием GPS. Если программой будут обнаружены сбои, рейс необходимо будет изменить маршрут, задержать или отменить.

Поэтому, чтобы определить, когда потребуются соответствующие эксплуатационные правила, и избежать отрицательных последствий для безопасности системы, необходимо установить контроль за использованием GNSS в этом воздушном пространстве. В связи с этим государствам регистрации следует передавать подробную информацию об утверждении к полетам в Северной Атлантике ВС, оборудованных системами GNSS, в Центральный контролирующий орган (CMA) Северной Атлантики.

#### **§ 5. Оборудование DOPPLER**

34. В отдельных случаях для полетов в NAT HLA разрешается использовать оборудование Doppler (обладающее способностью

отображать данные о сносе, путевой скорости и боковом отклонении от заданной линии пути) в сочетании с одной системой INS. Такое сочетание, однако, рассматривается в качестве навигационного оборудования самого низкого уровня, удовлетворяющего требованиям NAT HLA.

Оборудование DOPPLER требует постоянного внимания в плане оценки и исправления в полете систематических погрешностей для подстраховки на случай отказа второй системы. Таким образом, на будущее применение оборудования DOPPLER в сочетании с какой-либо другой системой дальней навигации для неограниченного применения в NAT HLA рекомендовать нельзя.

## **§ 6. Вертикальное эшелонирование. Полеты в воздушном пространстве с RVSM**

35. ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве с RVSM, в дополнение к вышеизложенным требованиям к навигационным системам должны также отвечать разработанному ICAO общему техническому требованию к характеристикам выдерживания высоты.

36. Ниже сформулированные требования к погрешности ASE были разработаны для удовлетворения вышеприведенных глобальных технических требований к характеристикам выдерживания высоты и образуют основу MASPS, касающихся систем измерения высоты.

Они статистически применимы к отдельным группам номинально идентичных ВС, выполняющих полеты в рассматриваемом воздушном пространстве, и представляют собой летно-технические характеристики, которые эти группы ВС должны обеспечивать в эксплуатации, исключая ошибки, связанные с человеческим фактором и влияние экстремальных условий для соблюдения требуемых значений суммарной ошибки по высоте (далее – TVE) в системе воздушного пространства.

37. Меньший допуск, указанный выше, специально предусматривает возможность определенного ухудшения характеристик по мере увеличения срока службы:

средняя остаточная погрешность, обусловленная местом установки датчика (погрешность приемника статического давления), для группы ВС не превышает  $\pm 25$  метров ( $\pm 80$  футов);

сумма абсолютного среднего значения ASE для группы ВС и трех стандартных отклонений ASE в пределах группы не превышает 60 метров (200 футов);

каждое отдельное ВС в данной группе изготавливается таким образом, чтобы ASE находилась в пределах  $\pm 60$  метров ( $\pm 200$  футов).

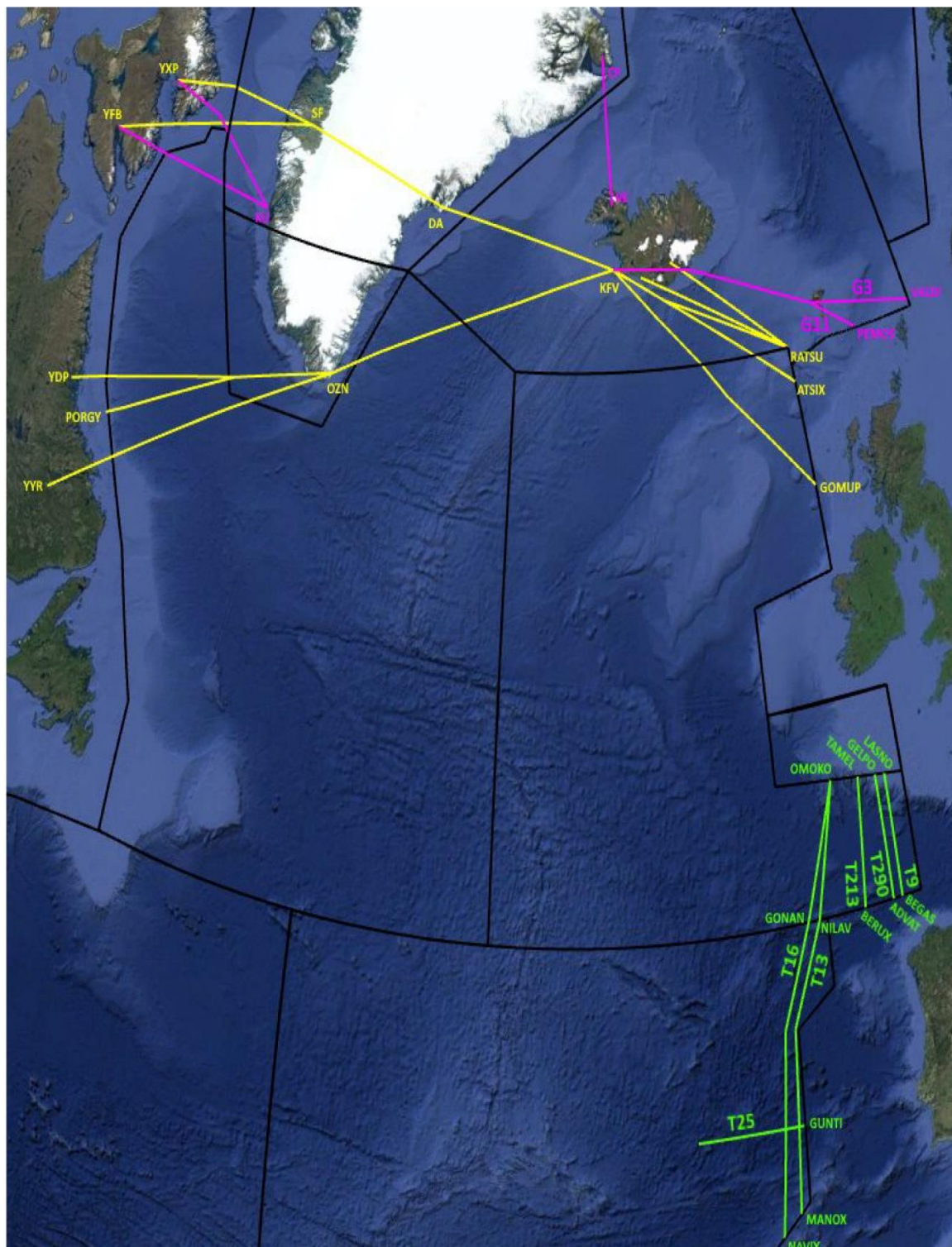


Рисунок 2. Другие маршруты и структуры в NAT HLA и прилегающих районах



## **§ 7. Связь и обслуживание воздушного движения**

38. Работа в NAT вне зоны действия УКВ требует наличия двух систем связи большой дальности, одна из которых должна быть ВЧ. Спутниковая связь для передачи голосовой информации (далее – SATVOICE) и CPDLC (соответствующие маршруту полета) могут удовлетворять требованиям второй системы связи большой дальности. Из-за ограничений покрытия система Inmarsat CPDLC или SATVOICE не может считаться системой связи дальнего действия при работе к северу от 80N. Самолеты, оборудованные линиями передачи данных как Inmarsat (J5), так и Iridium (J7), должны использовать Iridium, когда они находятся к северу от 80N. Авиационная подвижная спутниковая (маршрутная) служба (AMS (R) S), более известная как SATVOICE, может использоваться в качестве дополнения к ВЧ и CPDLC-связи по всему региону NAT для любых обычных, нестандартных или чрезвычайных ситуаций. ОВД воздушно-наземной связи. AIP государства-поставщика ОВД NAT содержат необходимые телефонные номера и (или) сокращенные коды для доступа к радиостанциям и (или) напрямую к ОАСС, иницируемым эфиром.

Средства связи линии передачи данных постепенно внедряются в североатлантическом регионе для передачи донесений о местоположении (посредством FANS 1/A ADS & CPDLC, а также посредством FMC WRP через ACARS) и для обмена другими видами данных по ОВД воздух-земля (с использованием FANS 1/A CPDLC). В настоящий момент использование Datalink является обязательным на всех OTS на эшелонах от FL 350 до FL 390

39. Важно, чтобы летные экипажи понимали, что голосовая связь ОВД «воздух-земля» в регионе NAT осуществляется с помощью авиационных радиостанций (далее именуемых радиостанциями), укомплектованных операторами радиосвязи, не имеющими исполнительных полномочий. Сообщения ретранслируются наземной станцией органу ОВД в соответствующем ОАСС и от них. Это так, независимо от того, идет ли связь через HF, GP/VHF или SATVOICE.

40. Экипажи ВС при выполнении полетов с использованием ADS-C освобождаются от всех обычных голосовых метеорологических сводок; в случае обнаружения опасных метеорологических условий или условий, которые могут повлиять на безопасность полета иных ВС, КВС должен как можно скорее сообщить об этом службе ОВД.

Для любых запросов относительно статуса соединений ADS-C летный экипаж должен использовать CPDLC обеспечивающую избыточность связи, и диспетчеры во многих случаях будут использовать

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

CPDLC для связи, даже если летный экипаж ведет наблюдение на назначенной частоте DCPC VHF. Кроме того, ADS-C позволяет органам ОВД выполнять мониторинг соответствия маршрута для путевых точек в нисходящем направлении.

41. Если блоку ATS не удастся получить отчет об ожидаемом местоположении, диспетчер будет следовать инструкциям в отношении запоздалых или отсутствующих отчетов ADS-C.

42. Покидая воздушное пространство CPDLC/ADS-C или только ADS-C, летный экипаж должен соблюдать все требования к связи, применимые к воздушному пространству, в которое он входит.

43. Если летный экипаж не получил присвоение частоты внутри страны за 10 минут до входа в следующий океанический диспетчерский район, летный экипаж должен связаться с органом ОВД и запросить частоту, указав контрольную точку выхода диспетчерского района или координаты.

## **§ 8. Оснащение ВС приемоответчиками ВОРЛ, передающими данные о давлении и высоте, и их эксплуатация**

44. Все ВС, выполняющие полеты по ППП в Североатлантическом регионе, должны быть оборудованы транспондером ВОРЛ, сообщаящим о барометрической высоте. Если радиолокационные услуги предоставляются в регионе NAT, коды транспондеров, выдаваемые блоком управления, должны сохраняться во время работы в воздушном пространстве радиолокатора и в течение 30 минут после входа в NAT или после выхода из зоны обслуживания радиолокатора. По истечении 30 минут транспондеры должны работать непрерывно в режиме А/С с кодом 2000.

45. Услуги наблюдения ОВД предоставляются в рамках NAT HLA, где существует зона действия радаров, ADS-B или мультилатерация в соответствии с процедурами наблюдения ОВД в Doc 4444 «Организация воздушного движения». Хотя покрытие ADS-B существует на всей территории NAT/HLA оборудование ADS-B не требуется, за исключением маршрутов Tango 9 и Tango 290.

## **§ 9. Оснащение ВС ACAS II и их эксплуатация**

46. ВС с газотурбинным двигателем, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5 700 кг или которым разрешено перевозить более 19 пассажиров, должны быть оборудованы ACAS II при выполнении полетов в Североатлантическом регионе.



## **§ 10. Частота, используемая для связи «воздух-воздух»**

47. Использование аварийной частоты 121,5 МГц для обычной ОБЧ-связи не разрешено; вместе с тем, частота 123,45 МГц (в бывшем 131,8 МГц) была назначена для использования в качестве канала связи «воздух-воздух» в Североатлантическом и других регионах.

## **§ 11. Требования к связи с данными**

48. Мандат на канал передачи данных NAT (DLM) требует, чтобы ВС было оборудовано и эксплуатировало CPDLC и ADS-C в NAT-регионе. В настоящее время мандат включает эшелоны полета с FL 290 по FL 410 включительно.

49. DLM не применяется к ВС, выполняющим полеты:

в воздушном пространстве к северу от 80° с.ш.;

в районе полетной информации Нью-Йорка, восточного побережья океана;

в воздушном пространстве, в котором служба наблюдения ОВД обеспечивается с помощью радиолокатора, мультилатерация и (или) ADS-B в сочетании с речевой связью на УКВ, как указано в AIP при условии, что ВС соответствующим образом оборудовано (транспондер/передатчик расширенного сквиттера ADS-B).

## **§ 12. Использование SATCOM**

50. ВС, оснащенные системами спутниковой связи для передачи данных и голосовой информации (далее – SATCOM), должны использовать это оборудование исключительно для передачи аварийных и необычных сообщений.

## **§ 13. Система радиосвязи с выборочным вызовом SELCAL**

51. При использовании HF, SATVOICE или CPDLC летные экипажи должны постоянно прослушивать присвоенную частоту, если ВС не оборудован SELCAL

52. Персонал управления полетом и летные экипажи ВС, оснащенных оборудованием SELCAL, должны быть осведомлены о том, что присвоение кода SELCAL основано на обычном географическом районе полетов ВС. Если ВС позже будет выполнять полеты в географических районах, отличных от тех, которые были первоначально указаны эксплуатантом ВС, на ВС может возникнуть ситуация с дублированием кода SELCAL.

53. Каждый раз, когда ВС должно регулярно вылетать за пределы зоны обычных полетов или перемещаться в новую географическую зону



полетов, эксплуатант ВС должен связаться с регистратором SELCAL и запросить код SELCAL, подходящий для использования в новой зоне.

54. При использовании ВС, оснащенного системой SELCAL, владелец или арендатор ВС несет ответственность за получение кода SELCAL от Регистратора или, если выделен блок кодов для парка ВС, за присвоение нового кода из блока выделенных кодов.

## **ГЛАВА 4**

### **ДОПУСК БОРТОВЫХ НАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ**

55. Если при эксплуатации системы ее навигационная точность снижается ниже требуемого уровня, государству регистрации необходимо рассмотреть возможность принятия мер по совершенствованию оборудования или контроля в кабине экипажа, или возможность временного запрета на полеты данного ВС в этом воздушном пространстве.

56. Необходимо принимать во внимание ограничения, свойственные конкретным типам навигационных и высотомерных систем, чтобы в случае частичного отказа системы, остающегося в рабочем состоянии оборудования будет достаточно, чтобы обеспечить навигацию ВС в соответствии с условиями, определенными исходным или измененным диспетчерским разрешением.

## **ГЛАВА 5**

### **МОНИТОРИНГ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ**

57. Навигационные характеристики операторов NAT HLA постоянно контролируются. Точность навигации, достигаемая самолетами NAT HLA, периодически измеряется, и, кроме того, все выявленные случаи значительного отклонения от разрешенного пути подлежат тщательному расследованию. Центральным агентством мониторинга NAT (СМА), которое в настоящее время действует от имени ICAO является Национальная служба воздушного движения Великобритании. СМА ведет базу данных всех разрешений NAT HLA, чтобы подтвердить разрешение на выполнение полета в NAT HLA и (или) воздушном пространстве с RVSM, а также установить причину навигационного отклонения.

58. Навигационные процедуры должны включать в себя создание основного рабочего документа, содержащего исходные данные маршрута полета, которые будут использоваться в кабине экипажа. Этот документ может быть основан на плане полета, навигационном журнале или другом подходящем документе, в котором последовательно перечислены путевые



точки, определяющие маршрут, трек и расстояние между каждой путевой точкой, а также другая информация, относящаяся к навигации по маршруту. Исходные данные должны быть четко читаемыми при наихудших условиях освещения кабины и представлены в формате, подходящем для безошибочного использования в кабине.

## **ГЛАВА 6**

### **ОРГАНИЗОВАННАЯ СИСТЕМА ТРЕКОВ**

59. В результате пассажиропотока, разницы в часовых поясах и ограничений по уровню шума в аэропортах большая часть воздушного движения в Северной Атлантике (NAT) участвует в двух основных чередующихся потоках: утренний поток в направлении на Запад из Европы и вечерний поток в направлении на Восток из северной Америки. Эффект от этих потоков заключается в том, чтобы сконцентрировать большую часть трафика в одном направлении, при этом пиковый трафик в западном направлении пересекает 30-ю западную долготу в период с 11:30 UTC до 19:00 UTC, а пиковый трафик в восточном направлении пересекает 30-ю западную долготу между 0100 UTC и 0800 UTC. Эшелоны полета, обычно связанные с OTS, приведенной на рисунке 3, составляют FL 310 – FL 400 включительно.

60. Использование OTS не является обязательным. ВС может планировать полет по произвольным маршрутам, которые остаются за пределами OTS, или могут летать по любому маршруту, который присоединяется к OTS, выходит из него или пересекает его. Эксплуатанты ВС должны знать, что хотя орган ОВД будет прилагать все усилия для удаления случайного трафика через OTS на запрошенных уровнях, изменение маршрута или значительные изменения в эшелоне полета по сравнению с запланированными, скорее всего, потребуются в течение большей части периодов движения OTS. Исчерпывающее понимание OTS и схемы распределения эшелонов полета (далее – FLAS) может помочь специалистам по планированию полетов в определении осуществимости профилей полета.

61. Для выполнения всех полетов в воздушном пространстве, контролируемом NAT, выше FL 55 требуется специальное диспетчерское разрешение.

Летным экипажам следует запрашивать разрешения на полет в океане у органа ОВД, ответственного за первый ОСА, в пределах которого они хотят выполнять полеты, в соответствии с процедурами и сроками, изложенными в соответствующих AIP и бюллетенях NAT OPS. Такие разрешения применимы только с этой точки входа.

## ГЛАВА 7

### ПРИЕМЛЕМЫЕ МЕТОДЫ УСТАНОВЛЕНИЯ СООТВЕТСТВИЯ NAT HLA

62. При разработке методов применения концепции NAT HLA было признано, что вместе с техническими требованиями к оборудованию ВС необходимо определить «приемлемые методы установления соответствия».

Технические характеристики оборудования, однако, являются лишь частью общего уровня требуемой навигационной точности.

63. При выдаче разрешений на производство полетов в NAT HLA требуется:

учитывать вопросы профессиональной подготовки летных экипажей и летных проверок, излагаемые в РПП эксплуатанта ВС;

обращать внимание на установленное оборудование и его техническое обслуживание;

использовать пригодное для намеченных целей навигационное оборудование.

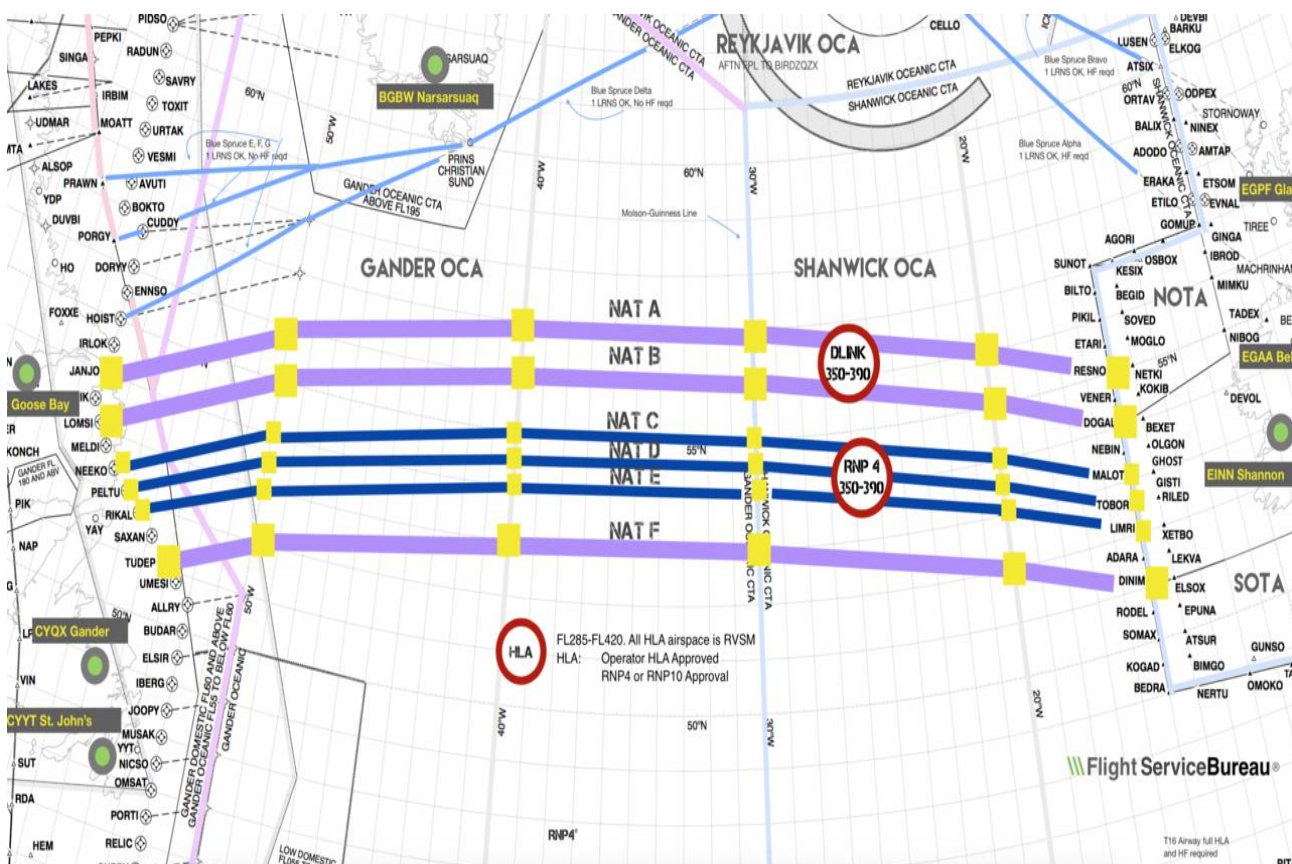


Рисунок 3. Организованная система треков.



64. При выполнении полетов в NAT HLA применение метода периодического обновления данных о местоположении ВС нельзя считать удовлетворительным, в связи с чем принятая стандартная практика требует наличия на борту навигационного оборудования, сопряженного с автопилотом и обеспечивающего постоянное наведение по курсу и указание экипажу ВС о выдерживании или отклонении от линии пути в любой точке маршрута с необходимым уровнем точности.

## **ГЛАВА 8**

### **УТВЕРЖДЕНИЕ К ПОЛЕТАМ ГРУПП И ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

65. Порядок утверждения ВС к полетам применяется как к отдельным ВС, так и к определенным группам ВС, номинально имеющих одинаковую аэродинамическую форму и оборудование, обеспечивающее выдерживание заданной высоты.

66. При сведении аналогичных ВС в группу необходимо, с точки зрения утверждения или оценки стандартов или требований выдерживания высоты, признать, что ВС почти или явно одного типа, или с одинаковыми серийными обозначениями в некоторых случаях значительно различаются по своим аэродинамическим характеристикам и бортовому оборудованию. И, наоборот, ВС с различными серийными обозначениями могут иметь средства выдерживания высоты с одинаковыми характеристиками.

67. Поэтому необходимо гарантировать, чтобы все отдельные ВС, составляющие группу, были номинально одинаковой конструкции и изготовления с точки зрения всех элементов, влияющих на точность работы средств выдерживания высоты. Все ВС одной группы должны быть спроектированы и собраны одним и тем же изготовителем.

Для удовлетворения требований RVSM система замера динамического/статического давления должна быть установлена одинаковым образом, в одних и тех же местах планера и, при необходимости, обладать идентичными функциями коррекции.

Все ВС одной группы должны быть оснащены одинаковыми системами измерения высоты, выдерживания абсолютной высоты и сигнализации об отклонении по абсолютной высоте, изначально установленными на борту, а также обладать способностью удовлетворять требованиям RVSM. Любые последующие различия, затрагивающие первоначально установленные вышеперечисленные системы, должны подпадать под обязательное утверждение изготовителем планера или признанной конструкторской организацией, доказывающее, что эти



изменения не повлияли на способность ВС удовлетворять требованиям RVSM.

68. Вышеизложенное не исключает утверждения по принципу схождения, но, при наличии различий, необходимо оценивать их возможное влияние, прежде чем выдавать документ об утверждении или подтверждать его действие с учетом таких различий.

## **ГЛАВА 9**

### **ДОПУСК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ К ПОЛЕТАМ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКИ**

69. Все ВС, выполняющие полеты в соответствующих назначенных воздушных пространствах, достигают наивысших норм навигационной точности. Все ВС, выполняющие полеты в NAT HLA и RVSM, должны соответствовать требованиям навигационной точности и должны иметь на это разрешение или государства регистрации ВС, или государства эксплуатанта ВС. ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве, в котором применяется RVSM, должны отвечать MASPS и иметь на борту специальное разрешение на производство полетов в таком воздушном пространстве.

70. Допуск к таким полетам охватывает все аспекты требуемой от ВС навигационной точности, а также точности выдерживания высоты полета, включая те, которые относятся к бортовому навигационному оборудованию, порядку его установки и технического обслуживания, правилам навигации и профессиональной подготовке экипажей ВС.

71. Допуск ВС к полетам в воздушном пространстве Северной Атлантики, в котором применяется RVSM, включает в себя выдачу специального разрешения на полеты в NAT HLA.

72. В большинстве случаев заявитель сможет выбрать оборудование, обеспечиваемая навигационная точность которого уже определена и удовлетворяет государство регистрации. И, таким образом, основная задача будет заключаться в определении соответствия фактически обеспечиваемой системой навигационной точности требованиям к навигационной точности. Если к использованию предлагается совершенно новая навигационная система или технология уже существующей системы подверглась серьезным модификациям, перед выдачей разрешений на использование такой системы в качестве основного навигационного средства требуется проведение оценки на предмет определения качества ее работы.

73. При необходимости произвести оценку новой системы, на борту ВС в дополнение к ней должна быть установлена система с уже действующим разрешением на эксплуатацию.

Программа оценки должна обеспечить данные по достаточному количеству полетов и продемонстрировать соответствующему полномочному органу удовлетворительные результаты в отношении:

требуемой точности и надежности системы, необходимых для определения ее соответствия должным навигационным характеристикам;

соответствия правил ее эксплуатации;

достаточности порядка ее техобслуживания; и

достаточности программ обучения работе с системой и ее техобслуживанию.

74. Количество летных часов, необходимых для завершения оценки, будет зависеть от типа установки и опыта, накопленного фирмой-изготовителем или другими эксплуатантами ВС такого оборудования, а также от полученных результатов.

75. Процесс допуска новой системы к эксплуатации после сертификации ее летной годности будет в целом состоять из следующих этапов:

производственные испытания и испытания на борту ВС в соответствующих региональных условиях при удовлетворении основного навигационного требования за счет установленной уже утвержденной системы. При этом могут использоваться действующие данные, полученные во время предыдущей программы оценки;

полеты на подтверждение, выполняемые организацией государства регистрации после того, как будет определено, что общие нормы точности и надежности системы представляются приемлемыми, и для того, чтобы определить достаточность разработанных эксплуатационных проверок/процедур и средств обучения и позволить выдать условное разрешение на использование системы в соответствующей эксплуатационной среде; и

эксплуатационное использование в определенной эксплуатационной среде с обеспечением строгого контроля за сохранением первоначально утвержденного уровня навигационной точности системы.

## **ГЛАВА 10**

### **ПОРЯДОК ДОПУСКА ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ К ПОЛЕТАМ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ NAT HLA**

76. Допуск к таким полетам охватывает все аспекты требуемой от ВС навигационной точности, а также точности выдерживания высоты



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

полета, включая те, которые относятся к бортовому навигационному оборудованию, порядку его установки и технического обслуживания, правилам навигации и профессиональной подготовке экипажей ВС.

77. Поскольку NAT HLA теперь обозначен как воздушное пространство с RVSM на всех уровнях, все летные экипажи и заявители должны быть одобрены государством для полетов с RVSM и каждое ВС, предназначенное для полетов в NAT HLA, должно иметь государственное одобрение летной годности с RVSM.

Специальное разрешение на выполнение полетов в NAT HLA включает в себя утверждение к полетам в воздушном пространстве с RVSM и будет действительно для полетов с RVSM во всем мире.

78. В большинстве случаев заявители смогут выбрать оборудование, обеспечиваемая навигационная точность которого уже определена и удовлетворяет государство регистрации. И, таким образом, основная задача будет заключаться в определении соответствия фактически обеспечиваемой системой навигационной точности требованиям к навигационной точности. Если к использованию предлагается совершенно новая навигационная система или технология уже существующей системы подверглась серьезным модификациям, перед выдачей разрешений на использование такой системы в качестве основного навигационного средства требуется проведение оценки на предмет определения качества ее работы.

79. Для получения допуска к полетам в NAT HLA заявитель направляет в Департамент по авиации запрос в соответствии с требованиями пункта 397 АП № 100. К запросу прикладывается подтверждающая документация, содержащая следующее:

дополнение к РПП эксплуатанта ВС для полетов в NAT HLA (предполетные, полетные и послеполетные процедуры, такие как процедуры, для членов экипажа в целях проверки информации входа в пункты маршрута и другие процедуры, позволяющие устранить навигационные ошибки при полете в NAT HLA);

копии дополнений в руководство по эксплуатации ВС, копии сертификата типа, иные соответствующие документы, подтверждающие наличие навигационного оборудования, средств измерения высоты, обеспечивающих выполнение полетов в NAT HLA;

программа подготовки авиационного персонала и для допуска к полетам в NAT HLA;

дополнение к Программе технического обслуживания;

дополнение к MEL;

копии документов о прохождении летным составом подготовки для

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

допуска к полетам в NAT HLA;

копии документов о прохождении летным составом маршрутной тренировки и летной проверки для допуска к полетам в NAT HLA;

копии приказов о допуске летного состава к полетам в NAT HLA.

документация по летной годности;

дополнения к организации управления сохранения летной годности для полетов в NAT HLA, включающие Программу технического обслуживания эксплуатанта ВС;

сведения о приемлемых для производства полетов в NAT HLA уровнях резервирования бортовых систем из руководства по эксплуатации ВС и MEL.

80. Навигационное оборудование:

до выдачи специального разрешения Департамент по авиации выполняет оценку навигационного оборудования, чтобы определить, соответствует ли установленное на ВС оборудование для полетов по маршрутам в NAT HLA, и должен убедиться, что все требуемые процедуры, программы подготовки внесены в соответствующие руководства заявителя;

навигационное оборудование должно быть одобрено и установлено в соответствии с сертификатом типа, дополнением к сертификату типа или приемлемому методу, одобрения другим государством членом ICAO.

81. При необходимости произвести оценку новой системы, на борту ВС в дополнение к ней должна быть установлена система с уже действующим разрешением на эксплуатацию.

82. Программа оценки должна обеспечить данные по достаточному количеству полетов и продемонстрировать удовлетворительные результаты в отношении:

требуемой точности и надежности системы, необходимых для определения ее соответствия должным навигационным характеристикам;

соответствия правил ее эксплуатации;

достаточности порядка ее техобслуживания;

достаточности программ обучения работе с системой и ее техобслуживанию.

83. Количество летных часов, необходимых для завершения оценки, зависит от типа установки и опыта, накопленного фирмой-изготовителем, а также от полученных результатов использования такого оборудования эксплуатантами ВС, а также от полученных результатов.

84. Процесс допуска новой навигационной системы к эксплуатации после сертификации ее летной годности состоит из следующих этапов:

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

производственные испытания и испытания на борту ВС в соответствующих региональных условиях при удовлетворении основного навигационного требования за счет установленной уже утвержденной системы. При этом могут использоваться действующие данные, полученные во время выполнения предыдущей программы оценки;

полеты на подтверждение, выполняемые инспекторами после того, как будет определено, что общие нормы точности и надежности системы представляются приемлемыми;

эксплуатационное использование с обеспечением строгого контроля за сохранением первоначально утвержденного уровня навигационной точности системы.

85. По результатам оценки заявителя оформляется инспекционный контрольный перечень проверки эксплуатанта ВС на соответствие требованиям для выполнения полетов в NAT HLA, приведенном в приложении 1 к настоящему Дополнению.

При соответствии заявителя предъявляемым требованиям, Департаментом по авиации выдается специальное разрешение для выполнения полетов в NAT HLA, которое оформляется в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС с указанием характеристик спецификации, определяющих границы воздушного пространства и перечисленные ВС, которые одобрены: тип (регистрационный знак, модель и серия), и их навигационное оборудование.

## ГЛАВА 11 ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА

86. Чтобы выполнять полеты в пределах NAT HLA заявитель должен предоставить членам летного экипажа следующую информацию:

«спецификация» NAT HLA и что это означает, включая понятие NAT HLA и горизонтального стандарта бокового эшелонирования;

географические границы NAT HLA, структуру и систему маршрутов в пределах NAT HLA.

87. В программах подготовки членов летных экипажей необходимо уделять особое внимание следующим вопросам:

знание и понимание стандартной фразеологии ОВД, используемой в каждом районе выполнения полетов;

важность сверки членами летного экипажа друг друга для обеспечения быстрого и правильного выполнения диспетчерских разрешений;

использование и ограничения, с точки зрения точности, резервных высотомеров в аварийных ситуациях. В соответствующих ситуациях членам летного экипажа следует рассматривать применение поправок на погрешность приемника статического давления и поправок на погрешность, обусловленную местом установки датчика, посредством использования таблиц поправок;

характеристики систем, обеспечивающих занятие ВС заданной высоты;

взаимосвязь между системами измерения высоты, автоматизированными системами контроля за высотой полета и системами ответчиков в стандартных и нестандартных ситуациях;

эксплуатационные ограничения ВС (если это необходимо для конкретной группы ВС), связанные с утверждением летной годности.

88. Типовая программа подготовки летного состава к полетам в NAT HLA приведена в приложении 2 к настоящему Дополнению.

## **ГЛАВА 12**

### **КОНТРОЛЬ ЗА ХАРАКТЕРИСТИКАМИ СИСТЕМ ВОЗДУШНОГО СУДНА**

89. Для обеспечения соответствия ВС минимальным техническим требованиям, предъявляемым к навигационным характеристикам и характеристикам выдерживания высоты, установлен порядок периодического контроля за этими характеристиками. Экипажи ВС, заявители, органы ОВД передают официальные донесения об имевших место отклонениях от разрешенной линии пути или FL при выполнении полетов.

90. Процесс контроля включает:

контроль за навигационными характеристиками ВС со стороны заявителя с помощью летных экипажей, осуществляемый на основе передачи донесений о местоположении;

контроль за заявителями со стороны Департамента по авиации, в целях обеспечения соблюдения заявителями выполнения эксплуатационных правил;

контроль за фактическими характеристиками систем ВС в нормальных условиях полета с помощью радиолокационного наблюдения, выполняемого органами ОВД государств, обеспечивающих аэронавигационное обслуживание в Североатлантическом регионе, и с помощью других специальных систем, предназначенных для замера технических характеристик выдерживания абсолютной высоты ВС;



## **§ 1. Мониторинг эксплуатантами ВС**

91. Заявители должны расследовать все боковые отклонения на 10 морских миль или более, и крайне важно, независимо от того, наблюдаются ли они на наземном радаре, с помощью отчетов ADS или летным экипажем, установить и устранить причину (ы) отклонений.

## **§ 2. Мониторинг эксплуатанта ВС со стороны государства**

92. Для надлежащего мониторинга NAT HLA Департамента по авиации должен вести базу данных обо всех выданных им разрешениях NAT HLA и RVSM. Государства также должны предоставлять данные о ВС, утвержденных к полетам с RVSM, Североатлантическому региональному мониторинговому агентству (далее – RMA), которое обслуживается Североатлантическим центральным агентством мониторинга (NAT CMA). База данных CMA облегчает тактический мониторинг статуса допуска ВС и исключение неутвержденных эксплуатантов ВС.

93. Утверждение операций NAT HLA потребует проверки государством регистрации или государством эксплуатанта ВС различных аспектов, влияющих на навигационные характеристики. Эти аспекты включают: используемое навигационное оборудование, а также процедуры его установки и обслуживания; применяемые процедуры навигации летным экипажем и требования к обучению членов летного экипажа.

94. Решения относительно контроля за заявителями со стороны государства могут приниматься в одностороннем порядке, это согласованный процесс в отношении технических характеристик, которые должны быть достигнуты эксплуатантом ВС во время планирования полетов и при проверке достигнутых характеристик.

## Инспекционный контрольный перечень проверки заявителя на соответствие требованиям для выполнения полетов в NAT HLA

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/<br>п | Позиции, подлежащие проверке                                                                                                                                                  | Статус соответствия |     |        | Примечания |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----|--------|------------|
|              |                                                                                                                                                                               | да                  | нет | неприм |            |
| 1.           | Соответствие навигационного оборудования ВС требованиям к выполнению полетов в NAT HLA.                                                                                       |                     |     |        |            |
| 2.           | Наличие у эксплуатанта ВС специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM                                                                         |                     |     |        |            |
| 3.           | Наличие у эксплуатанта ВС специального разрешения на выполнение полетов с PBN (RNAV-10 (RNP-10) RNP-4)                                                                        |                     |     |        |            |
| 4.           | Наличие поправок в MEL, которые определяют минимальное оборудование для выполнения полетов в NAT HLA                                                                          |                     |     |        |            |
| 5.           | Наличие в РПП процедуры планирования полетов в NAT HLA                                                                                                                        |                     |     |        |            |
| 6.           | Наличие и содержание в РПП программы подготовки членов экипажей для выполнения полетов в NAT HLA                                                                              |                     |     |        |            |
| 7.           | Прохождение первоначальной подготовки экипажей для полетов в NAT HLA по утвержденной программе.                                                                               |                     |     |        |            |
| 8.           | Наличие приказов о допуске летного состава к полетам в воздушном пространстве NAT HLA.                                                                                        |                     |     |        |            |
| 9.           | Отсутствие у членов экипажей перерывов в выполнении полетов в NAT HLA                                                                                                         |                     |     |        |            |
| 10.          | Наличие в РПП процедур при возникновении аварийной обстановки и непредвиденных обстоятельств в полете в NAT HLA                                                               |                     |     |        |            |
| 11.          | Проведение эксплуатантом ВС контроля за навигационными характеристиками ВС по донесениям об имевших место отклонениях от разрешенной линии пути или FL при выполнении полетов |                     |     |        |            |
| 12.          | Наличие расширенной контрольной карты проверок экипажем при подготовке и выполнении полетов в NAT HLA                                                                         |                     |     |        |            |
| 13.          | Наличие и использование экипажами Plotting Chart при выполнении полетов в NAT HLA                                                                                             |                     |     |        |            |
| 14.          | Наличие в РПП процедуры обеспечения экипажей ВС                                                                                                                               |                     |     |        |            |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                |  |  |  |  |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|     | сообщениями «NAT Track message» для выполнения полетов в NAT HLA               |  |  |  |  |
| 15. | Наличие процедур обязательной проверки при проведении предполетной подготовки: |  |  |  |  |
|     | точного времени UTC                                                            |  |  |  |  |
|     | технического состояния ВС                                                      |  |  |  |  |
|     | погрешности высотомеров                                                        |  |  |  |  |
|     | координат для установки системы дальней навигации (LRNS)                       |  |  |  |  |
| 16. | Наличие процедур обязательной проверки перед входом в NAT HLA                  |  |  |  |  |
|     | точности системы дальней навигации (LRNS)                                      |  |  |  |  |
|     | наличие связи по КВ радиостанции                                               |  |  |  |  |
|     | высотомеров                                                                    |  |  |  |  |
|     | магнитного курса                                                               |  |  |  |  |
| 17. | Наличие процедуры обязательной проверки и записей во время полета в NAT HLA:   |  |  |  |  |
|     | показаний высотомеров                                                          |  |  |  |  |
|     | положения ВС после пролета контрольных пунктов маршрута в NAT HLA              |  |  |  |  |
|     | остатка топлива на борту ВС                                                    |  |  |  |  |
|     | точности системы дальней навигации (LRNS) перед выходом из NAT HLA             |  |  |  |  |
| 18. | Наличие процедуры обязательной проверки после выхода из NAT HLA:               |  |  |  |  |
|     | точности навигационных систем                                                  |  |  |  |  |
|     | отклонения в работе высотомеров                                                |  |  |  |  |

Закключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

## Типовая программа подготовки к полетам в NAT HLA

### I. Общие положения

1. Заявители разрабатывают программу подготовки летного состава для допуска к полетам в NAT HLA (далее – Программа) и утверждают ее в Департаменте по авиации.

2. Программа включает наземную и летную подготовку членов летного экипажа к полетам в NAT HLA.

3. Подготовка проводится с летным составом перед первичным допуском к полетам в NAT HLA.

4. Программа и тренировки летного состава эксплуатанта ВС обновляется и дополняется после изменений правил, касающихся выполнения полетов в NAT HLA, изменений и дополнений в руководства по эксплуатации ВС, РПП и руководство по техническому обслуживанию.

5. Летный состав, имеющий действующий допуск к полетам в NAT HLA, допускается к полетам на другом типе ВС после прохождения наземной подготовки.

6. Дополнительная подготовка пилота к полетам в NAT HLA в качестве командира ВС на данном типе не требуется при наличии у него действующего допуска к таким полетам, установленного настоящей Программой.

7. Летные тренировки и летные проверки КВС и второго пилота на допуск к полетам в NAT HLA могут выполняться одновременно при наличии у них действующего допуска к полетам на данном типе ВС. В этом случае инструктор не занимает рабочее место пилота.

### II. Наземная подготовка

8. Наземная подготовка предусматривает изучение: требований к системам ВС и разрешения на полеты в NAT HLA. Минимальные навигационные характеристики, требования по точности бокового, продольного и вертикального эшелонирования;

структуры OTS, периоды их смены;

инструкции по производству полетов через Северную Атлантику «North Atlantic MNPS airspace operations manual»;

документы ICAO: Doc 7030 «Дополнительные региональные правила». Методические рекомендации экипажу при полетах по «трекам»;

маршрутов и маршрутных структур в NAT HLA и прилегающих районах;

полетного планирования;

океанических диспетчерских разрешений (Oceanic ATC Clearances);

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

процедур связи и передачи донесений в полете (процедуры ведения радиосвязи, прием и обработка метеоинформации, особенности выполнения полетов над территорией США и Канады);

применения методов числа Маха;

полетных и навигационных процедур в NAT HLA;

методики расчета параметров полета по «треку» с использованием таблиц;

аэронавигационных карт (прокладка линии положения самолета на «plotting chart», подготовка карт);

требований RVSM в NAT HLA. Требования к полетам с RVSM;

процедур автоматического зависимого наблюдения в NAT HLA;

процедур контроля за работоспособностью систем ВС (технология взаимодействия членов экипажа при проведении предполетной подготовке и контроль в полете);

порядка действия экипажа при частичном и полном отказе навигационных средств;

порядка выхода из системы «треков» при изменении плана полета (постоянные маршруты, применяемые при частичной потере навигационных возможностей);

специальных процедур при нештатных ситуациях;

действий экипажа в чрезвычайных обстоятельствах (правила ухода на запасной аэродром на маршруте. Действия экипажа при вынужденной посадке на воду);

контрольного перечня для членов летного экипажа, выполняющих полет в NAT HLA;

предотвращения отклонений от заданной траектории полета в результате ошибок при вводе координат точек маршрута в навигационные системы;

процедур выполнения полетов ниже NAT HLA.

III. Маршрутная тренировка

9. Количество полетов: 2 полета.

Отработка практических навыков выполнения полетов в NAT HLA.

Результаты прохождения маршрутной тренировки и допуск к летной проверке оформляются в задании на тренировку.

IV. Летная проверка на допуск к полетам в NAT HLA

10. Количество полетов: 1 полет.

Определить готовность члена летного экипажа ВС к выполнению полетов в NAT HLA.

Результаты летной проверки оформляются актом, допуск к полетам в NAT HLA оформляется приказом. На основании приказа делается запись в



летную книжку члена летного экипажа (раздел «Допуск к полетам»): «Допущен к полетам в NAT HLA Североатлантического региона» – Authorized to operate in NAT HLA North Atlantic region».

#### V. Периодическая подготовка к полетам в NAT HLA

11. Периодическая проверка в полете в NAT HLA выполняется один раз в год, которая может совмещаться с квалификационной проверкой.

При наличии перерыва в полетах в NAT HLA более 12 месяцев с летным составом проводится наземная подготовка, маршрутная тренировка в объеме одного полета и летная проверка.



Дополнение 3  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС  
И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ  
В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ С СОКРАЩЕННЫМ  
МИНИМУМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)**

**ГЛАВА 1  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, с инструктивным материалом, изложенным в Дос 9574 «Руководство по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1 000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410 включительно», Дос 9937 «Эксплуатационные правила и практика для региональных контрольных агентств в отношении применения минимума вертикального эшелонирования 300 м (1 000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410 включительно» и EUR Дос 034 «Руководство по непрерывному мониторингу безопасности полетов в воздушном пространстве RVSM Европейского региона ИКАО», АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению полетов в воздушном пространстве с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования 1 000 футов (300 метров) между FL 290 (8 850 метров) и FL 410 (12 500 метров) включительно.

2. Дополнение устанавливает:

требования, предъявляемые к ВС и заявителям для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM;

процедуры выдачи заявителям специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM;

порядок проведения инспекционного контроля за эксплуатантами ВС, выполняющих полеты в воздушном пространстве с RVSM.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к выполнению полетов в воздушном пространстве с RVSM, а также при проведении постоянного инспекционного контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля при проверке эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

разрешением на выполнение таких полетов.

4. Заявители должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению полетов в воздушном пространстве с RVSM;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM;

для выполнения требований к летной годности ВС, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении полетов в воздушном пространстве с RVSM.

5. Заявитель может выполнять полеты в воздушном пространстве с RVSM только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

6. Для получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM заявитель должен предоставить в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 16 к АП № 100 и необходимую подтверждающую документацию, согласно главе 7 настоящего Дополнения.

7. Для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM 1 000 футов (300 метров) каждый заявитель и каждое его ВС должны получить в Департаменте по авиации специальное разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM прежде, чем такие полеты будут начаты.

8. Для получения специального разрешения к полетам в воздушном пространстве с RVSM заявитель в запросе должен перечислить все ВС с указанием типа и модели, которые он предполагает использовать в воздушном пространстве с RVSM. Если ВС одного и того же типа и (или) модели оборудованы различными конфигурациями систем измерения высоты, они также должны быть внесены в перечень ВС с указанием регистрационного знака и (или) серийного номера.

9. Заявитель должен подтвердить Департаменту по авиации, что ВС соответствует минимальным требованиям по оборудованию и требованиям по выдерживанию высоты. Департамент по авиации также должен быть удовлетворен тем, как эксплуатант ВС выполняет соответствующие требования, предъявляемые к поддержанию летной годности ВС и квалификации членов летных экипажей ВС для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM.



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

10. Эксплуатанты ВС при выполнении полетов в воздушном пространстве с RVSM должны обеспечить соответствие между статусом заявителя в отношении наличия специального разрешения RVSM для ВС и планом полета.

11. Для осуществления взаимодействия с региональным мониторинговым агентством, аккредитованным в западной части европейского региона ICAO (далее – EUR RMA) Департамент по авиации назначает должностных лиц (должностное лицо), ответственных за организацию обмена данными о выданных (отозванных) специальных разрешениях к полетам в воздушном пространстве с RVSM и о результатах контроля характеристик точности выдерживания высоты, рассмотрения случаев невыполнения заявителем требований по участию в программе мониторинга EUR RMA. Информация об этих должностных лицах Департамента по авиации направляется в EUR RMA по форме EUR RMA F1 «Контактные данные для согласования информации, связанной с выполнением полетов в воздушном пространстве с RVSM» согласно приложению 1 к настоящему Дополнению.

12. Должностные лица Департамента по авиации должны:  
вести детальный учет всех выданных специальных разрешений для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM;

предоставлять данные о специальных разрешениях в EUR RMA для включения в региональную базу данных об утверждениях RVSM;

предоставлять данные об эксплуатантах ВС в EUR RMA для включения в глобальную программу мониторинга.

13. Департамент по авиации оформляет EUR RMA FORM 2 «Учетная запись о специальном разрешении на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM» по форме согласно приложению 2 к настоящему Дополнению и отправляет в EUR RMA.

14. В случаях исключения ВС из реестра или отзыва специального разрешения на полеты в воздушном пространстве с RVSM Департамент по авиации оформляет EUR RMA FORM 3 «Отзыв специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM» по форме согласно приложению 3 к настоящему Дополнению и отправляет в EUR RMA.

15. Эксплуатанты ВС должны активно участвовать в глобальной программе мониторинга EUR RMA и соблюдать ее требования.

## ГЛАВА 2

### ТРЕБОВАНИЯ К ВС ДЛЯ ПОЛЕТОВ В УСЛОВИЯХ RVSM

16. Каждое ВС оборудуется двумя независимыми системами

измерения высоты, обеспеченными средствами автоматического контроля.

17. В состав каждой из системы измерения высоты входят следующие компоненты:

приемник статического давления, обеспеченный защитой от обледенения, если он установлен в месте, подверженном обледенению;

средства измерения и индикации барометрической высоты, обеспечивающие индикацию текущей высоты на приборной доске экипажа, информацию для автоматической передачи данных на землю об индицируемой высоте;

автоматическая компенсация погрешностей приемника статического давления (при необходимости);

система контроля и сигнализации отклонения от заданной высоты.

18. Каждое ВС оборудуется:

приемоответчиком ВОРЛ, передающим данные о высоте полета и способным работать совместно с системой измерения высоты, используемой для выдерживания высоты полета;

системой автоматического выдерживания заданной абсолютной высоты полета;

системой, обеспечивающей передачу сигналов для автоматического выдерживания заданной высоты FL;

бортовой системой предупреждения столкновений (ACAS II).

19. Бортовые средства вертикального эшелонирования (далее – СВЭ) на каждом ВС должны обеспечивать следующие технические характеристики:

19.1. система предупреждения об отклонении высоты должна сигнализировать, когда высота, отображаемая летному экипажу, отклоняется от выбранной высоты более чем на номинальное значение:

для ВС, для которых заявка на получение сертификата типа или существенное изменение конструкции типа подана 1 января 1997 г. или ранее, номинальное значение не должно превышать  $\pm 90$  метров ( $\pm 300$  футов);

для ВС, для которых заявка на получение сертификата типа или существенное изменение конструкции типа подана после 1 января 1997 г., номинальное значение не должно превышать  $\pm 60$  м ( $\pm 200$  футов).

19.2. система автоматического контроля высоты (автопилот) должна быть способна работать от одной из двух требуемых независимых систем измерения высоты и обеспечивать выдерживание высоты полета в пределах  $\pm 20$  метров ( $\pm 65$  фут) при отсутствии турбулентности и порывов ветра и обеспечивать кратковременное отклонение по абсолютной высоте при смене эшелона не более 45 метров (150 футов);



19.3. система автоматического контроля высоты на ВС, оснащенных FMS, должна позволять сохранять заданную высоту в диапазоне  $\pm 40$  метров ( $\pm 130$  футов) в нормальных метеорологических условиях и не требует модернизации или изменения для типов ВС, для которых заявка на получение сертификата типа подана 1 января 1997 г. или ранее.

### **ГЛАВА 3**

## **ТРЕБОВАНИЯ К ПРОВЕДЕНИЮ ПОДГОТОВКИ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В УСЛОВИЯХ RVSM**

### **§ 1. Требования к программам подготовки**

20. В программы подготовки членов летных экипажей заявителя для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM необходимо включать следующие вопросы:

- планирование полетов в воздушном пространстве с RVSM;
- правила и фразеология радиотелефонной связи;
- предполетная подготовка СВЭ на борту ВС перед каждым полетом;
- перекрестный контроль показаний основных высотомеров членами летного экипажа с целью быстрого и правильного выполнения диспетчерских разрешений;
- подготовка перед входом в воздушное пространство с RVSM;
- порядок действий членов летного экипажа во время полета в воздушном пространстве с RVSM;
- порядок действий в нештатных ситуациях;
- порядок использования и ограничения, с точки зрения точности, резервных высотомеров в чрезвычайных обстоятельствах. В чрезвычайных обстоятельствах КВС рассматривает возможность использования СВЭ с помощью применения таблиц поправок (данные по поправкам должны находиться в кабине экипажа ВС);
- порядок действий после завершения полета;
- океанические операции (если применимо);
- международные полеты в воздушном пространстве с RVSM;
- проблемы зрительного восприятия в ночных условиях других ВС, выполняющих полет с запланированным вертикальным эшелонированием в 1 000 футов (300 метров), при возникновении таких местных явлений, как северное сияние, при встречных полетах, при полетах в одном направлении и при выполнении разворотов;
- характеристики систем приведения ВС к заданной высоте с точки зрения возможного прохода заданной высоты;
- взаимосвязь между системами измерения высоты, автоматического

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

выдерживания высоты и ответчика в стандартных и нестандартных ситуациях; эксплуатационные ограничения ВС (если они требуются для конкретной группы ВС), связанные с утверждением летной годности к полетам с RVSM.

21. Программа подготовки инженерно-технического персонала процедурам и элементам технического обслуживания ВС, имеющих специальное разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM, должна включать:

методы технического обслуживания и контроля состояния ВС; бортовое оборудование ВС, необходимое для получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM;

калибровка испытательного оборудования и его использование при обслуживании бортового оборудования, необходимого для поддержания летной годности ВС, имеющего специальное разрешение RVSM;

любые специальные инструкции или процедуры, вводимые для поддержания летной годности ВС, имеющего специальное разрешение RVSM.

Отдельная программа обучения не требуется, если обучение RVSM интегрировано в существующую программу обучения по типу ВС заявителя.

## **§ 2. Порядок подготовки членов летных экипажей для допуска к полетам в воздушном пространстве с RVSM**

22. Подготовка членов летного экипажа проводится в целях получения, поддержания и повышения уровня профессиональных знаний и умений, необходимых для выполнения своевременных и правильных действий членами экипажа в ожидаемых условиях и особых ситуациях, обеспечивающих высокий уровень безопасности полетов в воздушном пространстве с RVSM.

23. Для получения допуска на выполнении полетов в воздушном пространстве с RVSM члены летного экипажа проходят следующие виды подготовки:

теоретическая подготовка в учреждениях образования гражданской авиации, одобренных Департаментом по авиации;

наземная подготовка;

летная подготовка.

24. Теоретическая подготовка проводится только при первоначальном допуске, к полетам в воздушном пространстве с RVSM. Если член летного экипажа прошел теоретическую подготовку на допуск к выполнению полетов согласно программе, включающей обучение

правилам полетов в воздушном пространстве с RVSM, то дополнительная теоретическая подготовка не требуется. Данное требование также относится к выпускникам учреждений образования гражданской авиации по специальностям «пилот», «инженер-пилот», «штурман», «бортинженер (бортмеханик)», «бортрадист».

25. Наземную и летную подготовку к полетам в воздушном пространстве с RVSM проводит инструкторский персонал эксплуатанта ВС, имеющий допуск к выполнению полетов на данном типе ВС.

26. После прохождения наземной подготовки, член летного экипажа должен знать технологию работы членов экипажа, а также требования и стандартные эксплуатационные процедуры, применяемые в авиакомпании при подготовке и выполнении полетов в воздушном пространстве с RVSM.

Результаты прохождения наземной подготовки, и допуск к прохождению летной подготовки на конкретном типе ВС, оформляются в задании на тренировку.

После прохождения наземной подготовки, члены летного экипажа проходят летную подготовку в объеме не менее 2-х полетов (один тренировочный, один контрольный). Результаты прохождения летной подготовки, и возможность допуска к выполнению полетов в воздушном пространстве с RVSM на конкретном типе ВС, оформляются в задании на тренировку.

После успешного прохождения членами летного экипажа наземной и летной подготовок проводится оформление допуска на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM.

27. Авиационная организация издает приказ о допуске данных членов летного экипажа к выполнению полетов в воздушном пространстве с RVSM.

На основании приказа, в приложение к свидетельству и летную книжку, (раздел «Допуск к полетам») членов летного экипажа вносится соответствующая запись о допуске к полетам в воздушном пространстве с RVSM.

### **§ 3. Особенности подготовки и выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM**

28. При планировании полета летный экипаж должен обращать особое внимание на условия, которые могут повлиять на полет в воздушном пространстве с RVSM. К ним относятся:

- проверка того, что ВС одобрено для полетов с RVSM;
- метеоинформация и прогноз погоды на маршруте полета;
- минимальные требования к оборудованию, относящиеся к системам



выдерживания высоты и оповещения об отклонении в соответствии с MEL;

иные ограничения ВС, связанные с полетами в воздушном пространстве с RVSM.

29. Предполетная подготовка СВЭ на борту ВС перед каждым полетом должна включать:

изучение бортового журнала для определения состояния оборудования, необходимого для полета в воздушном пространстве с RVSM. Летный экипаж должен убедиться, что при выполнении технического обслуживания устранены ранее выявленные неисправности необходимого оборудования;

проверку состояния приемников статического давления, обшивки фюзеляжа возле каждого из них, а также отсутствия иных факторов, влияющих на точность системы измерения высоты.

30. Перед взлетом оборудование, необходимое для полета в воздушном пространстве с RVSM, должно быть в рабочем состоянии и выполнено следующее:

на высотомерах ВС установлено давление QNH, и они должны показывать высоту, в пределах, указанных в руководстве по эксплуатации ВС. Также может использоваться альтернативная процедура с использованием атмосферного давления на уровне аэродрома (или на уровне порога ВПП) (QFE). Разница между известной высотой аэродрома и высотой, отображаемой на высотомерах, не должна превышать 23 метра (75 футов);

два основных высотомера должны согласовываться в пределах, указанных в руководстве по эксплуатации ВС.

выполнены все необходимые проверки работоспособности систем индикации высоты и перекрестный контроль показаний основных высотомеров членами летного экипажа с целью быстрого и правильного выполнения диспетчерских разрешений.

31. Перед входом в воздушное пространство с RVSM летный экипаж ВС должен убедиться в исправности и работоспособности:

систем измерения высоты, необходимо провести перекрестную проверку основных высотомеров. Разница показаний должна быть в пределах  $\pm 60$  метров ( $\pm 200$  футов). Несоблюдение этого условия потребует сообщения о неисправности системы измерения высоты и уведомления органа ОВД;

автоматической системы выдерживания и контроля высоты;  
приемоответчика ВОРЛ.

В случае если какое-либо из необходимого оборудования выйдет из



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

строая до того, как самолет войдет в воздушное пространство с RVSM, экипаж должен запросить новое разрешение, чтобы избежать входа это воздушное пространство.

32. Порядок действий летного экипажа ВС во время полета в воздушном пространстве с RVSM:

летный экипаж ВС должен соблюдать все ограничения, указанные в эксплуатационной документации конкретного типа ВС;

в горизонтальном полете на крейсерском режиме важно, чтобы самолет выдерживал разрешенный FL. ВС не должно намеренно отклоняться от разрешенного FL без разрешения органа ОВД, за исключением случаев, когда экипаж выполняет маневры, связанные с нештатной или аварийной ситуациями;

при смене FL в соответствии с диспетчерским разрешением не следует допускать, чтобы ВС оказывалось выше или ниже нового FL более чем на 45 метров (150 футов);

соблюдение крейсерской высоты должно осуществляться по одному из двух основных высотомеров;

с интервалом примерно в 1 час следует проводить перекрестные проверки между основными высотомерами. Разница показаний должна быть в пределах  $\pm 60$  метров ( $\pm 200$  футов), при несоблюдении этого условия экипаж должен уведомить орган ОВД о неисправности системы измерения высоты;

если экипаж уведомлен органом ОВД об отклонении от заданной высоты, превышающей  $\pm 90$  метров ( $\pm 300$  футов), то КВС должен предпринять действия, чтобы как можно быстрее вернуться на заданный органом ОВД эшелон полета.

33. Порядок действий в чрезвычайных обстоятельствах.

летный экипаж должен уведомить орган ОВД о нештатных ситуациях (отказы оборудования, погодные условия и т.п.), которые могут влиять на способность поддерживать заданный FL, соответствующий данному воздушному пространству. Членам летного экипажа следует ознакомиться с инструкциями по действиям в нештатных ситуациях, содержащимся в РПП. К отказам оборудования, о которых следует уведомлять орган ОВД, относятся отказы всех автоматических систем контроля высоты на борту самолета, отказы систем измерения высоты, отказы двигателя, требующие выполнение снижения или любой другой отказ оборудования, влияющий на способность поддерживать заданный эшелон полета;

КВС должен уведомить орган ОВД о попадании в сильную болтанку. Если не удастся уведомить орган ОВД и получить его разрешение на



отклонения от заданного эшелона полета, КВС должен следовать всем установленным процедурам на случай непредвиденных обстоятельств для данного региона полетов. и как можно скорее восстановить связь с органом ОВД.

34. Порядок действий после завершения полета:

34.1. при наличии неисправностей в системах выдерживания высоты летный экипаж ВС должен внести записи в бортовой журнал. Он должен предоставить достаточно подробную информацию о неисправностях, выявленных в полете для эффективного устранения неисправностей и ремонта систем ВС при техническом обслуживании. КВС должен подробно описать действия экипажа, предпринятые для попытки определить причину неисправности и действия по ее устранению;

34.2. при необходимости следует записать следующую информацию:

показания основного и резервного высотомеров;

настройка шкалы на высотомере (футы/метры);

автопилот, используемый для управления самолетом, и любые различия, когда была выбрана резервная система автопилота;

различия в показаниях высотомера, если выбраны альтернативные статические порты;

использование переключателя резервной статики для процедуры диагностики неисправностей;

ответчик, выбранный для предоставления информации о высоте органу ОВД, и любые различия, отмеченные при выборе резервного ответчика.

35. Правила полетов в воздушном пространстве с RVSM в океаническом воздушном пространстве не отличаются от правил полетов в воздушном пространстве с RVSM над материком. Однако существуют некоторые региональные различия. Эксплуатантам ВС следует учитывать различия в регионах, в которых они намереваются выполнять полеты в соответствии с Doc 7030 «Дополнительные региональные правила».

## ГЛАВА 4

### **МЕРОПРИЯТИЯ, КОТОРЫЕ ОБЯЗАН ВЫПОЛНИТЬ ЗАЯВИТЕЛЬ ПЕРЕД ПОЛУЧЕНИЕМ СПЕЦИАЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ С RVSM**

36. Перед получением специального разрешения для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM заявитель должен подтвердить Департаменту по авиации, что:

ВС соответствует минимальным требованиям по оборудованию и

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

требованиям выдерживания высоты;

заявитель выполняет соответствующие требования по поддержанию летной годности ВС;

выполняются требования процедур, установленных для членов экипажей.

37. Для получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM заявитель должен осуществить следующие мероприятия:

37.1. проверить состояния плит приемников статического давления и поверхности фюзеляжа в районе приемников статического давления;

37.2. провести наземную проверку по определению инструментальных погрешностей измерителей высоты;

37.3. провести в полете с интервалом не более 60 минут контроль исправности основных каналов измерения высоты путем сравнения показаний высотомеров, при этом разница показаний не более 60 метров (200 футов);

37.4. запросить у разработчика ВС сертификационные документы на соответствие на ВС требованиям для полетов в воздушном пространстве с RVSM (если необходимо);

37.5. организовать, при необходимости, работы, выполняемые сертифицированными организациями, для обеспечения соответствия заявленных ВС требованиям для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM в соответствии с эксплуатационными бюллетенями по доработке бортового оборудования и внесению соответствующих изменений в эксплуатационную документацию;

37.6. разработать и ввести в действие дополнения к РПП, программе технического обслуживания, PPTO и MEL заявителя в части организации полетов, подготовки ВС и авиационного персонала к полетам в воздушном пространстве с RVSM;

37.7. обеспечить, при необходимости, обучение и подготовку инженерно-технического персонала по следующим вопросам:

методы контроля работоспособности высотомерного оборудования ВС;

калибровка проверочного оборудования и использование этого оборудования;

любые специальные инструкции или процедуры, введенные для поддержания летной годности, связанные с RVSM.

38. После выполнения мероприятий, указанных в пункте 37 настоящего Дополнения, эксплуатант ВС оформляет Акт готовности ИАС к поддержанию летной годности ВС для полетов в воздушном

пространстве с RVSM.

## **ГЛАВА 5**

### **ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТИПОВЫХ ГРУПП ВС**

39. Требования к мониторингу для конкретных типов самолетов указаны в приложении 6 к настоящему Дополнению.

Применительно к утверждению летной годности ВС считаются принадлежащими одной группе, если выполняются следующие условия:

ВС имеют номинально одинаковую конструктивную схему. Применительно к моделям ВС разрешается использовать данные, относящиеся к базовой конфигурации, с целью минимизации объема дополнительных данных, необходимых для демонстрации соответствия. Объем необходимых дополнительных данных будет зависеть от характера различий между базовым ВС и моделью ВС;

системы измерения статического давления каждого ВС являются номинально идентичными. Поправки, связанные с погрешностью приемника статического давления, являются одинаковыми для всех ВС группы;

комплекты бортового оборудования, установленные на каждом ВС для выполнения связанных с RVSM минимальных требований к оборудованию, отвечают одним и тем же техническим требованиям изготовителя и имеют одинаковый номер изделия. ВС, имеющие комплекты бортового электронного оборудования другого изготовителя или с другим номером изделия, могут считаться принадлежащими данной группе, если может быть показано, что стандарт бортового оборудования в данном случае обеспечивает эквивалентные характеристики СВЭ для полетов в воздушном пространстве с RVSM.

40. Если ВС не отвечает условиям включения его в состав группы, указанным в пункте 39 настоящего Дополнения, и представляется для утверждения как ВС индивидуальной конструкции, оно будет считаться ВС, не относящимся к какой-либо группе. Важный аспект этого заключается в том, что процессы сертификации ВС, входящих и не входящих в какую-либо группу, являются различными.

## **ГЛАВА 6**

### **ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ (ПРОЦЕДУРЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ)**

41. Заявитель должен обеспечить, чтобы все ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве с RVSM, постоянно отвечали

требованиям RVSM.

42. Для обеспечения того, чтобы системы измерения высоты продолжали соответствовать критериям утверждения RVSM, следует их проверять при проведении технического обслуживания ВС и запланированных испытаний и проверок в сочетании с утвержденной программой технического обслуживания.

Заявителю следует пересмотреть свои процедуры технического обслуживания и рассмотреть все аспекты поддержания летной годности, которые могут иметь значение при подготовке ВС для полетов в воздушном пространстве с RVSM.

43. Для обеспечения соответствия требованиям необходимо наличие квалифицированного инженерно-технического персонала, соответствующих средств технического обслуживания и процедуры технического обслуживания ВС для полетов в воздушном пространстве с RVSM.

44. Каждый заявитель, запрашивающий специальное разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM, должен разработать Программы технического обслуживания, а также соответствующие требования для инженерно-технического персонала и определить их полномочия.

45. На всех ВС необходимо обеспечить, чтобы:

все оборудование RVSM должно обслуживаться в соответствии с документами производителя по техническому обслуживанию для утверждения RVSM;

любая модификация или изменение конструкции, которые каким-либо образом влияют на первоначальное утверждение RVSM, должны подлежать рассмотрению и утверждению производителем;

любой ремонт, не предусмотренный утвержденной документацией по техническому обслуживанию, который может повлиять на соответствие требованиям для полетов в воздушном пространстве с RVSM; например, те, которые влияют работу датчиков пито/статики, ремонт вмятин или деформацию вокруг статических пластин, должны подлежать рассмотрению производителем;

планер и статические системы следует обслуживать в соответствии со стандартами и процедурами, указанными в эксплуатационной документации самолета;

для обеспечения надлежащего сохранения геометрии планера для правильных контуров поверхности и уменьшения погрешности системы измерения высоты необходимо выполнить проверку состояния поверхности ВС, чтобы обеспечить соблюдение допусков RVSM. Эти



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

проверки должны выполняться после ремонта или изменений, оказывающих влияние на поверхность планера и воздушный поток;

процедуры технического обслуживания и проверки автопилота должна гарантировать точность и целостность системы автоматического управления и контроля высоты для соответствия стандартам выдерживания высоты при выполнении полетов в воздушном пространстве с RVSM. Это требование выполняется с помощью осмотров оборудования и проверок его работоспособности.

## **ГЛАВА 7** **ПРОЦЕДУРА ПОЛУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ** **НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ** **С RVSM**

### **§ 1. Общие сведения**

46. Процедура получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM предусматривает следующее:

процедуру утверждения летной годности ВС или проверку выполнения процедур поддержания летной годности эксплуатантом ВС, связанных с техническим обслуживанием СВЭ ВС;

процедуру оценки заявителя, включающую проверки готовности документации и авиационного персонала к выполнению полетов в воздушном пространстве с RVSM.

47. После выдачи специальных разрешений для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM заявители должны предоставить сведения о ВС в Департамент по авиации для декларирования в EUR RMA одобренного ВС к полетам в воздушном пространстве с RVSM.

48. Специальное разрешение RVSM, выданное для одного региона, является действительным для выполнения полетов с RVSM в иных регионах, если Департаментом по авиации не установлены конкретные ограничения для данного заявителя.

49. Области применимости (по районам полетной информации) воздушного пространства с RVSM в определенных регионах ИКАО содержатся в соответствующих разделах Документа ИКАО 7030. Кроме того, эти разделы содержат правила эксплуатации и действия в чрезвычайных ситуациях, уникальные для соответствующего регионального воздушного пространства, конкретные требования к планированию полетов и требования к утверждению воздушных судов в указанном регионе.



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## **§ 2. Порядок первоначального получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM**

50. Для получения первоначального специального разрешения к полетам в условиях RVSM заявитель представляет в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС в воздушном пространстве с RVSM по форме согласно приложению 16, установленной АП № 100, и следующую подтверждающую документацию:

заключение разработчика ВС или завода-изготовителя о соответствии заявленных ВС требованиям, предъявляемым к экземпляру ВС к полетам в условиях RVSM (записи в эксплуатационной документации о допуске ВС к полетам в условиях RVSM, или копия сертификата типа с перечнем установленного оборудования);

сведения о соответствии высотомерного оборудования, отличного от разрешенного перечня, требованиям к полетам ВС в условиях RVSM (при необходимости);

описание оборудования необходимого для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM и копии выполненных эксплуатационных бюллетеней и выполненных доработках по установке СВЭ на ВС (при необходимости);

дополнения к РПП, программе технического обслуживания и РРТО эксплуатанта ВС, касающиеся стандартных эксплуатационных правил для полетов ВС в воздушном пространстве с RVSM;

MEL, составленный на базе MMEL и соответствующих эксплуатационных требований, включающий в себя бортовые системы, связанные с выполнением полетов в воздушном пространстве с RVSM;

программы и сведения о прохождении подготовки летным и инженерно-техническим персоналом;

допуск летного состава и инженерно-технического персонала;

сведения о готовности ИАС;

инспекционный контрольный перечень проверки эксплуатанта ВС на соответствие требованиям для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM по форме согласно приложению 4 к настоящему Дополнению с заполненной колонкой 4, с указанием ссылок на документы заявителя и подписанный представителем заявителя.

Разработать план участия в программе мониторинга EUR RMA, который должен предусматривать проверку, по крайней мере, части ВС заявителя независимой системой контроля за выдерживанием абсолютной высоты.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

51. После рассмотрения запроса на получения первоначального специального разрешения к выполнению полетов в воздушном пространстве с RVSM, Департамент по авиации направляет подтверждающую документацию в Авиационную инспекцию.

52. Начальник Авиационной инспекции назначает ответственных лиц из числа инспекторов управления производства полетов и управление летной годности для рассмотрения предоставленной подтверждающей документации в пределах своей компетенции.

53. Инспектор управления производства полетов определяет соответствие заявителя требованиям в области летной эксплуатации, предъявляемым к выполнению полетов в воздушном пространстве с RVSM.

54. Инспектор управления летной годности рассматривает документы, касающиеся вопросов летной годности.

55. Если информации в запросе и подтверждающей документации будет недостаточно, то инспектор вправе запросить дополнительную информацию у заявителя.

56. При соответствии документов установленным требованиям, инспекторы управления производства полетов и управления летной годности делают заключение в инспекционном контрольном перечне, по форме согласно приложению 4 к настоящему Дополнению о соответствии заявителя требованиям для получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM.

#### 57. Демонстрационный полет (ы)

Содержание предоставленных документов для получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM может быть достаточным для проверки летно-технических характеристик и процедур ВС.

Однако на заключительном этапе процесса получения специального разрешения может потребоваться демонстрационный полет. Если заявитель не представил информацию о погрешности выдерживания высоты системой автоматического управления в условиях рейсовых полетов на 3-х эшелонах в интервале высот 8 850 – 12 500 метров (FL 290 – FL 410) согласно приложению 5 к настоящему Дополнению Департамент по авиации может назначить инспектора для полета на ВС в воздушном пространстве с RVSM для проверки того, что все соответствующие процедуры применяются эффективно. Если летные характеристики удовлетворительны, могут быть разрешены полеты в воздушном пространстве с RVSM.

58. При соответствии представленных заявителем подтверждающих

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

документов Департамент по авиации выдает специальное разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM, которое вносится в соответствующий раздел эксплуатационных спецификаций сертификата эксплуатанта ВС.

Дальнейшее использование специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM зависит от внедрения процесса подтверждения утверждения ВС, целью которого является исключить использование воздушного пространства с RVSM несанкционированными ВС и эксплуатантами ВС, если только для них не применяется приемлемое эшелонирование. Сам процесс может меняться по регионам, однако основную ответственность за подтверждение статуса утверждения ВС/эксплуатанта ВС должно нести государство эксплуатанта ВС/государство регистрации. Процессу подтверждения будет содействовать применение следующих мер:

ведение детального учета всех выданных специальных разрешений в отношении выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM;

предоставление RMA данных об специальных разрешениях для включения в региональную базу данных об утверждениях RVSM;

последующее прохождение контроля точности выдерживания высоты полета в воздушном пространстве с RVSM.

включение в график инспекционных проверок на маршруте регулярных летных инспекций проверки соответствия статусу утверждения RVSM для ВС и членов летного экипажа ВС.

### **§ 3. Порядок подтверждения эксплуатантом ВС специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM**

59. При проведении процедуры сертификации заявитель подтверждает выполнение требований для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM.

60. Для подтверждения специального разрешения к полетам в условиях RVSM ранее допущенных ВС заявитель предоставляет в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС в воздушном пространстве с RVSM по форме согласно приложению 16, установленной АП № 100, и следующую подтверждающую документацию:

акт проверки состояния приемников статического давления в соответствии с технологическими картами по проведению сервисных работ по техническому обслуживанию на ВС;

информацию по каждому эксплуатируемому ВС о погрешности выдерживания высоты системой автоматического управления ВС при

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

проведении в полете контроля исправности основных каналов измерения высоты путем сравнения показаний высотомеров по форме согласно приложению 5 к настоящему Дополнению;

план участия заявителя в программах мониторинга EUR RMA, который должен предусматривать проверку, по крайней мере, части ВС эксплуатанта ВС независимой системой контроля за выдерживанием высоты полета;

информацию, подтверждающую прохождение характеристик выдерживания высоты в соответствии с планом участия в программах мониторинга EUR RMA;

дополнения к РПП, программе технического обслуживания и РРТО эксплуатанта ВС и MEL (при необходимости).

61. По получению запроса с документами, инспекторы управления производства полетов и управления летной годности рассматривают и оценивают предоставленные документы.

62. Рассмотрение документов осуществляется в том же порядке, как и при получении первоначального специального разрешения в соответствии с инспекционным контрольным перечнем согласно приложению 4 к настоящему Дополнению.

63. Если информации в запросе будет недостаточно, то инспектор вправе запросить дополнительную информацию у заявителя.

64. При соответствии предоставленных документов, Департамент по авиации выдает специальное разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM, которое вносится в соответствующий раздел эксплуатационных спецификаций сертификата эксплуатанта ВС с условием последующего прохождения контроля точности выдерживания высоты полета.

## ГЛАВА 8

### **КОНТРОЛЬ ХАРАКТЕРИСТИК ВЫДЕРЖИВАНИЯ ВЫСОТЫ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ С RVSM**

65. Эксплуатанты ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве RVSM должны проводить первоначальный мониторинг высоты в течение 6 месяцев с даты выдачи специального разрешения и должны проводить мониторинг высоты каждые 2 года или с интервалом в 1 000 летных часов, исчисляемые с даты крайнего успешного мониторинга высоты, в зависимости от того, что наступит ранее. При этом:

перед первоначальным получением специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM, данные

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

мониторинга не требуются;

доказательства предыдущего успешного наблюдения за ВС могут быть использованы для выполнения требований к мониторингу.

66. Результаты контроля характеристик выдерживания высоты полета ВС, выполненные любым RMA, признаются другими RMA.

Минимальные требования к мониторингу по категориям ВС указаны в приложении 6 к настоящему Дополнению.

67. Для участия в программе контроля характеристик выдерживания высоты заявитель должен иметь специальное разрешение на заявленные ВС. На основании этого EUR RMA предоставляет право и согласует заявителю программу прохождения контроля. При отсутствии у заявителя специального разрешения Департамента по авиации на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM и намерении заявителя выполнить контроль в регионе ответственности другого RMA, для прохождения контроля EUR RMA оказывает помощь в организации разового полета ВС в воздушном пространстве региона ответственности другого RMA.

68. При выполнении полетов, но не реже одного раза в шесть месяцев, заявитель обеспечивает контроль погрешности выдерживания высоты системой автоматического управления на каждом эксплуатируемом ВС.

Результаты контроля оформляются членами экипажа в бланке, согласно приложению 5 к настоящему Дополнению.

69. Заявитель должен назначить подготовленное ответственное лицо для контроля за выполнением полетов ВС в соответствии со специальным разрешением на использование RVSM, которое имеет соответствующие знания о требованиях к RVSM, политику и процедуры, а также для взаимодействия с полномочным представителем Департамента по авиации.

70. Для обеспечения эффективного взаимодействия и минимизации нагрузки на RMA и Департамент по авиации, необходимо обеспечить, чтобы список допущенных к RVSM ВС, за который они несут ответственность, был актуален и регулярно направлялся в RMA. Департамент по авиации вводит необходимые процедуры для получения от RMA отчетов о потенциально не допущенных ВС и для проведения последующих расследований проверки фактического статуса ВС, о котором сообщалось в отчете RMA. Кроме передачи в RMA информации о выданных новых специальных разрешениях в равной степени важно, чтобы RMA уведомлялось о случаях, когда специальное разрешение отзывается или когда ВС снимается с регистрации или меняет



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

регистрацию.

71. EUR RMA отвечает за мониторинг и поддержку полетов ВС в европейском воздушном пространстве с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования (RVSM).

EUR RMA ведет базу данных всех эксплуатантов ВС, а также всех ВС, получивших разрешение на выполнение полетов с вертикальным эшелонированием 300 метров (1 000 футов) в воздушном пространстве с RVSM.

72. Если при выполнении полетов на эшелоне выше FL245 произошло отклонение ВС от заданного органом ОВД эшелона, КВС докладывает руководителю летной службы для последующего оформления формы отчета об отклонении от заданной высоты согласно приложению 8 к настоящему Дополнению. Оформленный отчет направляется в Департамент по авиации.

Должностное лицо Департамента по авиации, ответственное за организацию обмена данными о выданных (отозванных) специальных разрешениях к полетам в воздушном пространстве с RVSM и о результатах контроля характеристик точности выдерживания высоты, направляет в EUR RMA полученную информацию, которая станет частью сбора данных, используемого Евроконтролем для целей оценки безопасности полётов с RVSM в Европе.

73. При выполнении инспекционной проверки работы членов летного экипажа на маршруте согласно Программы контроля (надзора) Департамента по авиации, инспектор также проверяет выполнение членами летного экипажа требований при полетах в воздушном пространстве RVSM в соответствии с инспекционным контрольным перечнем согласно приложению 7 к настоящему Дополнению.

## ГЛАВА 9

### **ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ ИЛИ ИЗЪЯТИЕ СПЕЦИАЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ С RVSM**

74. Количество допускаемых ошибок выдерживания абсолютной высоты, рассматриваемое в качестве допустимого в воздушном пространстве с RVSM, чрезвычайно мало.

75. Каждый заявитель обязан принимать срочные меры по устранению причин, вызвавших ошибку.

Заявитель также должен сообщить в течение 72 часов о допущенной ошибке в Департамент по авиации, предоставив при этом первоначальный анализ вызвавших ошибку факторов и мер, направленных на



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

предотвращение ее повторения.

76. К ошибкам, требующим отправки сообщений и проведения расследования, относятся:

TVE, равная или превышающая 300 футов (90 метров);

ASE, равная или превышающая 245 футов (75 метров);

AAD, равное или превышающее 300 футов (90 метров).

Заявитель, регулярно допускающий ошибки выдерживания высоты, как по техническим, так и по эксплуатационным причинам, может утратить право на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM.

77. При выявлении проблемы, связанной с одним конкретным типом ВС, специальное разрешение на производство полетов в воздушном пространстве с RVSM может быть изъято у заявителя на этот конкретный тип ВС.

Если ответные меры предпринимаемые заявителем в ответ на допущенную им ошибку выдерживания абсолютной высоты не являются ни эффективными, ни своевременными, Департамент по авиации может рассмотреть вопрос о приостановлении действия или изъятии у заявителя специального разрешения на полеты в воздушном пространстве с RVSM на всех эксплуатируемых ВС.

78. Восстановление специального разрешения.

Заявитель должен предоставить в Департамент по авиации доказательную документацию подтверждающую, что причины ошибок выдерживания высоты понятны и устранены, а программы и процедуры эксплуатанта ВС для продолжения полетов в воздушном пространстве с RVSM эффективны. При необходимости Департамент по авиации может потребовать проведения независимой проверки контроля выдерживания высоты заявленного ВС при выполнении полета в воздушном пространстве с RVSM.

## **ГЛАВА 10**

### **ИНСПЕКЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА ЭКСПЛУАТАНТАМИ ВС, ВЫПОЛНЯЮЩИМИ ПОЛЕТЫ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ С RVSM**

79 Проверки деятельности эксплуатантов ВС по обеспечению безопасности полетов проводятся в соответствии с Программой контроля (надзора), утверждаемой Департаментом по авиации на каждый календарный год.

80. Инспекционный контроль за эксплуатантами ВС, выполняющими полеты в воздушном пространстве с RVSM, осуществляется инспекторами

с применением инспекционного контрольного перечня проверки эксплуатанта ВС, выполняющего полеты в условиях RVSM, по форме согласно приложению 7 к настоящему Дополнению.

## **ГЛАВА 11**

### **ОСОБЕННОСТИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ С RVSM КИТАЯ И МОНГОЛИИ**

#### **81. RVSM в Китае:**

81.1 метрическая система RVSM была внедрена в районах полетной информации Шэньян, Пекин, Шанхай, Гуанчжоу, Куньмин, Ухань, Ланьчжоу и Урумчи, а также в секторе AR01 (воздушное пространство острова) диспетчерского района Санья между 8 900 метров (29 100 футов) и 12 500 метров (41 100 футов) включительно. Воздушное пространство между 8 900 метров (29 100 футов) и 12 500 метров (41 100 футов) определяется как воздушное пространство с RVSM;

81.2. воздушное пространство Китая с RVSM является исключительным воздушным пространством с RVSM. ВС, не соответствующие требованиям RVSM, не могут выполнять полеты в воздушном пространстве Китая с RVSM от 8 900 метров (29 100 футов) до 12 500 метров (41 100 футов);

81.3. орган ОВД Китая выдает разрешение на полет в метрах, но ВС должно выдерживать высоту с использованием эшелона полета в футах;

81.4. FLAS RVSM в воздушном пространстве и особые процедуры RVSM можно найти в государственном AIP.

#### **82. RVSM в Монголии:**

82.1. метрическая RVSM была внедрена в районе полетной информации Улан-Батора между 8 900 метров (29 100 футов) до 12 500 метров (41 100 футов) включительно. Воздушное пространство между 8 900 метров (29 100 футов) и 12 500 метров (41 100 фут) определяется как воздушное пространство с RVSM Монголии;

82.2. воздушное пространство Монголии с RVSM является исключительным воздушным пространством с RVSM;

82.3. орган ОВД Монголии выдает разрешение на эшелон полета в метрах, но ВС должно выдерживать высоту с использованием эшелона полета в футах;

82.4. FLAS RVSM в воздушном пространстве Монголии и особые процедуры RVSM можно найти в государственном AIP.

83. Эксплуатанты ВС должны ознакомиться с государственными AIP, прежде чем работать в этих районах.

84. Для ВС, которые не отвечают требованиям для полетов в



воздушном пространстве с RVSM, не разрешено выполнять полеты в воздушном пространстве Китая и Монголии с RVSM от 8 900 метров (29 100 футов) до 12 500 метров (41 100 футов).

ФОРМА EUR RMA F1

Контактные данные для согласования информации, связанной с выполнением полетов в воздушном пространстве с RVSM

Эта форма должна использоваться для предоставления контактной информации должностных лиц, ответственных за согласование информации о RVSM от имени своего государства с EUR RMA.

Новая форма должна быть отправлена всякий раз, когда изменяется какая-либо требуемая информация.

В случае наличия нескольких контактов отправьте отдельные формы для каждого из них. (ПОЖАЛУЙСТА, ИСПОЛЬЗУЙТЕ ПЕЧАТНЫЕ БУКВЫ.)

Государство  
регистрации,  
индекс ICAO  
для государства<sup>1</sup>:

КОНТАКТНОЕ ЛИЦО ДЛЯ СВЯЗИ ПО ВОПРОСАМ, КАСАЮЩИМСЯ УТВЕРЖДЕНИЙ RVSM:

Должность:

Фамилия,  
инициалы:

Адрес:

Номер телефона:

E-mail:

Номер факса:

Отправьте заполненные формы в EUR RMA по следующему адресу электронной почты или номеру факса:

E-mail

**[EURRMA.support@eurocontrol.int](mailto:EURRMA.support@eurocontrol.int)**

Fax

+32 27 29 51 85

## ФОРМА EUR RMA F2

### Учетная запись о специальном разрешении на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM

Форма должна быть заполнена и незамедлительно отправлена по указанному ниже адресу при утверждении или изменении Департаментом по авиации специального разрешения эксплуатанту ВС или его ВС на выполнение полетов с RVSM (заполняется печатными буквами).

|                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Государство регистрации <sup>1</sup> :                                        | <input type="text"/> <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                   |
| Наименование эксплуатанта <sup>2</sup> :                                      | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>                                                                                                                                                                                              |
| Государство эксплуатанта <sup>1</sup> :                                       | <input type="text"/> <input type="text"/>                                                                                                                                                                                                                   |
| Тип ВС <sup>3</sup> :                                                         | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>                                                                                                                                                                         |
| Серия ВС <sup>4</sup> :                                                       | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>                                                                                                                               |
| Серийный или заводской номер ВС:                                              | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> |
| Регистрационный знак:                                                         | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>                                           |
| Адрес ВС в режиме S <sup>5</sup> :                                            | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>                                                                                                                               |
| Утверждение летной годности <sup>6</sup> :                                    | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>                                                                                                                                                                                              |
| Дата выдачи утверждения летной годности <sup>7</sup> :                        | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>                                                                                     |
| Утверждение RVSM <sup>6</sup> :                                               | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>                                                                                                                                                                                              |
| Дата выдачи утверждения RVSM <sup>7</sup> :                                   | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>                                                                                     |
| Дата окончания срока действия утверждения RVSM <sup>7</sup> (если применимо): | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>                                                                                     |
| Примечания <sup>8</sup> :                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                             |

Отправьте заполненные формы в EUR RMA по следующему адресу электронной почты или номеру факса:

E-mail

**EURRMA.support@eurocontrol.int**

Fax

+32 27 29 51 85

<sup>1</sup> Одно- или двухбуквенный индекс ICAO в соответствии с последним вариантом Doc 7910 «Указатели (индексы) местоположения».



В случае наличия нескольких идентификаторов для одного и того же государства следует использовать тот, который появляется первым в списке.

<sup>2</sup> Трехбуквенное условное обозначение ИКАО для эксплуатанта ВС в соответствии с последним вариантом Дос 8585 «Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб». Для военных ВС ввести «MIL» и указать название подразделения самолета в поле «Примечания». Для авиации общего назначения ввести «IGA» и указать имя эксплуатанта ВС или владельца в поле «Примечания».

<sup>3</sup> Условное обозначение типа ВС в соответствии с последним вариантом Дос 8643 «Условные обозначения типов воздушных судов», например, B767-200 = B762.

<sup>4</sup> Введите серию типа самолета, например 200.

<sup>5</sup> Введите адресный код авиационного режима S в шестнадцатеричном формате, например: 0001 0010 0011 0100 1101 1111 эквивалентно 1234DF в шестнадцатеричном формате.

<sup>6</sup> Введите «Да» или «Нет».

<sup>7</sup> Введите в формате ДД ММ ГГ, например: 24 01 18.

<sup>8</sup> Если места недостаточно, используйте отдельный лист бумаги.



ФОРМА EUR RMA F3.

Отзыв специального разрешения на выполнение полетов  
в воздушном пространстве с RVSM.

Эта форма должна быть заполнена и незамедлительно отправлена по указанному ниже адресу при отзыве Департаментом по авиации разрешения эксплуатанту ВС или его ВС на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM (заполняется печатными буквами).

Государство регистрации<sup>1</sup>:

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|

Наименование эксплуатанта<sup>2</sup>:

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|--|--|--|

Государство эксплуатанта<sup>1</sup>:

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|

Тип ВС <sup>3</sup>:

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  |  |  |
|--|--|--|--|

Серия ВС <sup>4</sup>:

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

Серийный или заводской номер ВС:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

Регистрационный знак:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

Адрес ВС в режиме S<sup>5</sup>:

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

Дата отзыва утверждения RVSM<sup>7</sup>:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|

Причина отзыва разрешения RVSM <sup>8</sup>:

Примечания <sup>8</sup>:

Отправьте заполненные формы в EUR RMA по следующему адресу электронной почты или номеру факса:

E-mail [EURRMA.support@eurocontrol.int](mailto:EURRMA.support@eurocontrol.int)

Fax +32 27 29 51 85

<sup>1</sup> Одно- или двухбуквенный индекс ICAO в соответствии с последним вариантом Doc 7910 «Указатели (индексы) местоположения». В случае наличия нескольких идентификаторов для одного и того же государства следует использовать тот, который появляется первым в



списке.

<sup>2</sup> Трехбуквенное условное обозначение ИКАО для эксплуатанта ВС в соответствии с последним вариантом Дос 8585 «Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб». Для военных ВС ввести «MIL» и указать название подразделения самолета в поле «Примечания». Для авиации общего назначения ввести «IGA» и указать имя эксплуатанта ВС или владельца в поле «Примечания».

<sup>3</sup> Условное обозначение типа ВС в соответствии с последним вариантом Дос 8643 «Условные обозначения типов воздушных судов», например, B767-200 = B762.

<sup>4</sup> Введите серию типа самолета, например 200.

<sup>5</sup> Введите адресный код авиационного режима S в шестнадцатеричном формате, например: 0001 0010 0011 0100 1101 1111 эквивалентно 1234DF в шестнадцатеричном формате.

<sup>6</sup> Введите «Да» или «Нет».

<sup>7</sup> Введите в формате ДД ММ ГГ, например: 24 01 18.

<sup>8</sup> Если места недостаточно, используйте отдельный лист бумаги.

Приложение 4  
к Дополнению 3

**Инспекционный контрольный перечень  
проверки заявителя на соответствие требованиям для выполнения полетов  
в воздушном пространстве с RVSM**

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Да                     | Нет |            |
| 1.       | <b>Документы в области летной эксплуатации</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                        |     |            |
| 1.1.     | Программа подготовки членов экипажа для допуска к полетам в воздушном пространстве с RVSM.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                        |     |            |
| 1.2.     | Сведения о прохождении подготовки и допуске членов экипажа к полетам в воздушном пространстве с RVSM.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                        |     |            |
| 1.3.     | Дополнения к РПП, связанные с процедурами для подготовки и выполнению полетов в воздушном пространстве с RVSM членами экипажа ВС.                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                        |     |            |
| 1.4.     | План участия эксплуатанта ВС в программах мониторинга выдерживания высоты при полетах в воздушном пространстве с RVSM.                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                        |     |            |
| 1.5.     | Назначение эксплуатантом ВС подготовленного ответственного лица, для контроля за ВС, выполняющих полеты в соответствии со специальным разрешением на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM.                                                                                                                                                                                                                  |                        |     |            |
| 2.       | <b>Документы в области летной годности</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                        |     |            |
| 2.1.     | Заключение разработчика ВС, или завода-изготовителя, или иностранного государства о соответствии заявленных ВС требованиям, предъявляемым к экземпляру ВС для полетов в условиях RVSM (копии записей в руководстве по летной эксплуатации ВС или в эксплуатационной документации о допуске ВС к полетам в воздушном пространстве с RVSM, или копия сертификата о допуске типа ВС с перечнем установленного оборудования). |                        |     |            |
| 2.2.     | Акт о выполнении эксплуатационных бюллетеней и выполненных доработках по установке СВЭ на ВС (при необходимости).                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                        |     |            |
| 2.3.     | Акт проверки состояния приемников статического давления в соответствии с технологическими картами по проведению сервисных работ по техническому обслуживанию на ВС.                                                                                                                                                                                                                                                       |                        |     |            |
| 2.4.     | Описание оборудования ВС – достаточного для полетов в воздушном пространстве с RVSM.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                        |     |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                     |  |  |  |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| 2.5. | Сведения о соответствии оборудования для измерения высоты полета, отличного от разрешенного перечня, требованиям к полетам ВС в условиях RVSM (при необходимости).  |  |  |  |
| 2.6. | Наличие подготовленного инженерно-технического персонала для выполнения технического обслуживания ВС для допуска к полетам воздушном пространстве с RVSM.           |  |  |  |
| 2.7. | Дополнения в эксплуатационную документацию, связанные с выполнением полетов в воздушном пространстве с RVSM (при первоначальном получении специального разрешения): |  |  |  |
|      | MEL;                                                                                                                                                                |  |  |  |
|      | программа технического обслуживания;                                                                                                                                |  |  |  |
|      | РРТО эксплуатанта ВС.                                                                                                                                               |  |  |  |
| 2.8. | Акт готовности ИАС к поддержанию летной годности ВС для полетов в воздушном пространстве с RVSM (при первоначальном получении специального разрешения).             |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, представителя заявителя)

Приложение 5  
к Дополнению 3

Форма

Информация о погрешности выдерживания высоты  
системой автоматического управления в полете

| Информация, заполняемая перед вылетом  |                 |               |              |                                            |                          |                                             |                    |                                            |            |
|----------------------------------------|-----------------|---------------|--------------|--------------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------------|------------|
| Эксплуатант ВС:                        |                 |               |              |                                            |                          |                                             |                    |                                            |            |
| Контактная информация эксплуатанта ВС: |                 |               |              |                                            |                          |                                             |                    |                                            |            |
| Телефон:                               |                 |               | Факс:        |                                            |                          |                                             | Электронная почта: |                                            |            |
| Тип ВС/Модель:                         |                 |               |              |                                            | Регистрационный знак ВС: |                                             |                    |                                            |            |
| Номер рейса:                           |                 |               |              |                                            | Серийный номер:          |                                             |                    |                                            |            |
| Аэродром вылета:                       |                 |               | Дата         |                                            | Время вылета (UTC):      |                                             |                    |                                            |            |
| Информация заполняемая экипажем        |                 |               |              |                                            |                          |                                             |                    |                                            |            |
| Время                                  | Заданный эшелон | Число М/Vист. | Ответчик     | Заданная высота на высотомере (метры/футы) |                          | Показания высоты на высотомере (метры/футы) |                    | Система автоматического управления полетом | Район ОВД  |
| (UTC)                                  | FL              | Скорость      | Код/Источник | КВС                                        | В/П                      | КВС                                         | В/П                | (Да/Нет)                                   | (код ICAO) |
|                                        |                 |               |              |                                            |                          |                                             |                    |                                            |            |
|                                        |                 |               |              |                                            |                          |                                             |                    |                                            |            |
|                                        |                 |               |              |                                            |                          |                                             |                    |                                            |            |

Командир ВС: \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы)

Приложение 6  
к Дополнению 3

### Минимальные требования к мониторингу по категориям ВС

| <b><u>Примечание:</u> Мониторинг до выдачи специального разрешения RVSM не является требованием</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Категория                                                                                           | Тип ВС                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Минимальный мониторинг эксплуатанта ВС для каждой группы ВС                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 1. Группы ВС одобрены: данные мониторинга указывают на соответствие MASPS для RVSM.                 | A124, A20N, A30B, A306, A310-GE, A310-PW, A318, A320, A330, A339, A340, A345, A346, A350, A380, A3ST, AVRO, B38M, B39M, B712, B727, B737C, B737CL, B737NX, B747CL, B74S, B744-5, B744-10, B748, B752, B753, B764, B767, B772, B773, B787, B78X, BCS1, BD100, BE40, C25A, C25B, C25C, C510, C525, C550-B, C560, C56X, C650, C680, C750, CARJ, CL600, CL604, CL605, CRJ7, CRJ9, CRJ10, DC10, E135-145, E135BJ1, E135BJ2, E170-190, E290, E295, E545-550, E50P, E55P, F100, F2TH, F900, FA7X, GALX, GLEX, GL5T, GL7T, GLF4, GLF5, GLF6, GLF7, H25B-800, J328, LJ35-36, LJ40, LJ45, LJ60, MD10, MD11, MD80, MD90, PC12, PC24, PRM1, T154, TBM | Эксплуатанты ВС, имеющие типы ВС, относящиеся к этой категории, должны минимум 2 ВС, контролировать каждые 2 года или 1 000 летных часов, исчисляемые с даты крайнего успешного мониторинга высоты, в зависимости от того, что наступит ранее. Эксплуатанты ВС, чей парк состоит из ВС более чем одной группы контроля, должны выполнять это требование для каждой группы в парке. В случае, если эксплуатант ВС имеет единственное ВС из группы, то это ВС должно контролироваться каждые 2 года или 1 000 летных часов, исчисляемые с даты крайнего успешного мониторинга высоты, в зависимости от того, что наступит ранее. |
| 2. Группы ВС одобрены: имеются недостаточные данные мониторинга одобренных самолетов.               | A148, A158, A321XLR, A337, AC90, AC95, AJ27, AN72, ASTR, ASTR-SPX, B701, B703, B731, B732, B744-LCF, BE20, BE30, C441, C500, C550-II, C550-SII, C700, C919, D328, DC85, DC86-87, DC91, DC93, DC94, DC95, EPIC, E120, E45X, EA50, F70, FA10, FA20, FA50, G150, G280, GLF2, GLF8, GLF2B, GLF3, H25B-700, H25B-750, H25C, HA4T, HDJT, IL62, IL76, IL86, IL96, L101, L29B-2, L29B-731, LJ23, LJ24, LJ25, LJ28, LJ31, LJ55, MC21, MU30, PA46, P180, P180-II, PAY4, SB20, SBR1, SBR2, SF50, SU95, T134, T204, T334, WW24, YK42                                                                                                                  | Эксплуатанты ВС, имеющие типы ВС, относящиеся к этой категории, должны контролировать не менее 60 % ВС (количество ВС, подлежащих контролю, округляется в большую сторону до ближайшего целого числа) каждые 2 года или 1 000 летных часов, исчисляемые с даты крайнего успешного мониторинга высоты, в зависимости от того, что наступит ранее. Эксплуатанты ВС, чей парк состоит из ВС более чем одной группы контроля, должны выполнять это требование для ВС каждой группы.                                                                                                                                                |



|                                                                                                                               |                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                           |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <div>Департамент по авиации</div> <div></div> |                                                                                                                                                              | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов                                                                                                                                           |  |
| 3. Группы отсутствуют                                                                                                         | Типы ВС, для которых не существует групп<br>A225, AN12, AN26, B190, B462, B463, B74S-SOFIA, BA11, BE9L, FA6X, GSPN, H25A, L29A, PAY3, R721, R722, SJ30, STAR | Эксплуатанты ВС, имеющие типы ВС, относящиеся к этой категории, должны контролировать 100 % ВС каждые 2 года или 1 000 летных часов, исчисляемые с даты крайнего успешного мониторинга высоты, в зависимости от того, что наступит ранее. |  |

Приложение 7  
к Дополнению 3

Инспекционный контрольный перечень проверки эксплуатанта ВС,  
выполняющего полеты в воздушном пространстве с RVSM

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

| Тип ВС _____ Рейс № _____<br>Маршрут полета _____<br>Эшелоны полета _____<br>Командир ВС _____ Второй пилот _____<br>Штурман _____ Б/инженер (б/м) _____<br>Б/радист _____<br>Общее полетное время _____ Количество полетов _____ |                                                                                                                        |        |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------|
| № п/п                                                                                                                                                                                                                             | Элемент проверки                                                                                                       | Оценка | Примечание |
| <b>1. ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ</b>                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                        |        |            |
| 1.                                                                                                                                                                                                                                | Проверка экипажем наличия специального разрешения для полетов с RVSM на ВС                                             |        |            |
| 2.                                                                                                                                                                                                                                | Проверка экипажем наличия эксплуатационных ограничений на ВС, связанных с полетами в воздушном пространстве с RVSM.    |        |            |
| 3.                                                                                                                                                                                                                                | Предполетный внешний осмотр ВС экипажем                                                                                |        |            |
| 4.                                                                                                                                                                                                                                | Бортовой журнал ВС, наличие записей о состоянии оборудования, необходимого для полета в воздушном пространстве с RVSM. |        |            |
| 5.                                                                                                                                                                                                                                | Устранения замечаний по работоспособности бортовых СВЭ (при наличии записей в бортовом журнале)                        |        |            |
| 6.                                                                                                                                                                                                                                | Проверка экипажем бортовых СВЭ в кабине ВС                                                                             |        |            |
| 7.                                                                                                                                                                                                                                | Установка на высотомерах QNH или QFE и сравнение показаний                                                             |        |            |
| 8.                                                                                                                                                                                                                                | Принятие решения на вылет                                                                                              |        |            |
| <b>2. ВЫЛЕТ, НАБОР ВЫСОТЫ</b>                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                        |        |            |
| 1.                                                                                                                                                                                                                                | Установка на высотомерах QNE                                                                                           |        |            |
| 2.                                                                                                                                                                                                                                | Работоспособность на ВС обеих систем измерения высоты перед входом в воздушное пространство с RVSM.                    |        |            |
| 3.                                                                                                                                                                                                                                | Выполнение перекрестной проверки показаний высотомеров перед входом в воздушное пространство с RVSM                    |        |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                               |                                                                                                                              |               |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--|
| 4.                                                                                            | Понимание и запись диспетчерских разрешений                                                                                  |               |  |
| 5.                                                                                            | Взаимодействие в экипаже и соблюдение технологии работы членов экипажа на взлете, в наборе высоты                            |               |  |
| <b>3. НА МАРШРУТЕ</b>                                                                         |                                                                                                                              |               |  |
| 1.                                                                                            | Соблюдение минимальных безопасных высот                                                                                      |               |  |
| 2.                                                                                            | Соблюдение правил ведения радиосвязи и выполнение указаний диспетчера                                                        |               |  |
| 3.                                                                                            | Визуальная и радиоосмотрительность                                                                                           |               |  |
| 4.                                                                                            | Выдерживание параметров полета                                                                                               |               |  |
| 5.                                                                                            | Изменение высот в полете и работоспособность системы оповещения об отклонении от заданной высоты                             |               |  |
| 6.                                                                                            | Работоспособность системы автоматического управления                                                                         |               |  |
| 7.                                                                                            | Проведение с интервалом 1 час перекрестных проверок показаний высотомеров                                                    |               |  |
| 8.                                                                                            | Взаимодействие в экипаже и соблюдение технологии работы членов экипажа в крейсерском полете и на снижении                    |               |  |
| <b>4. ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА</b>                                                          |                                                                                                                              |               |  |
| 1.                                                                                            | Выдерживание параметров полета и заданных высот                                                                              |               |  |
| 2.                                                                                            | Взаимодействие в экипаже и соблюдение технологии работы членов экипажа при заходе на посадку, посадке и рулении              |               |  |
| <b>5. ПОСЛЕПОЛЕТНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ</b>                                                             |                                                                                                                              |               |  |
| 1.                                                                                            | Контроль за работой экипажа со стороны КВС на всех этапах полета                                                             |               |  |
| 2.                                                                                            | Использование контрольных перечней (листов контрольного осмотра, карт контрольных проверок и т.д.) на всех этапах полета     |               |  |
| 3.                                                                                            | Взаимодействие экипажа на всех этапах полета                                                                                 |               |  |
| 4.                                                                                            | Соблюдение инструкций и процедур при использовании специального разрешения RVSM, указанного в эксплуатационных спецификациях |               |  |
| 5.                                                                                            | Соблюдение ограничений ВС                                                                                                    |               |  |
| 6.                                                                                            | Регистрация в бортовом журнале технических неисправностей ВС (при наличии)                                                   |               |  |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ: _____<br>_____<br>_____                                                           |                                                                                                                              | Общая оценка: |  |
| Инспектор _____<br>(подпись, фамилия, инициалы)<br>КВС: _____<br>(подпись, фамилия, инициалы) |                                                                                                                              |               |  |

Шкала оценок: С – стандарт (отлично); ПС – почти стандарт (хорошо); Н – ниже стандарта (удовлетворительно); НУ – не удовлетворительно; НВ – не выполнялось.  
Примечание. Для Н и НУ даются письменные пояснения.

## ФОРМА ОТЧЕТА ОБ ОТКЛОНЕНИИ ВЫСОТЫ

|                                                                                                                                                                                                  |                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1.</b> Дата (день/месяц/год)<br><i>Date (day/month/year)</i>                                                                                                                                  | <b>2.</b> Название органа ОВД<br><i>Name of ATS Unit</i>        | <b>3.</b> Тип ВС/регистрация<br><i>Aircraft Type/registration</i>                                                                                                                                                                             |
| <b>4.</b> Разрешенный эшелон полета<br><i>Cleared Flight Level</i>                                                                                                                               | <b>5.</b> Текущий эшелон полета<br><i>Observed Flight Level</i> | <b>6.</b> Разрешенный эшелон полета после отклонения, если он отличается от разрешенного эшелона полета до отклонения (поле 4)<br><i>Cleared Flight Level after deviation if different from Cleared Flight Level before deviation (Box 4)</i> |
| <b>7.</b> Время отклонения от разрешенного эшелона полета (выражено в секундах)<br>(см. Примечание 1)<br><i>Time Spent Deviating from Cleared Flight Level (express in seconds) (see Note 1)</i> | <b>8.</b> Причина отклонения<br><i>Cause of Deviation</i>       | <b>9.</b> Действия при отклонении от заданного эшелона<br><i>Other Traffic if Loss of Separation Occurred</i>                                                                                                                                 |
|                                                                                                                                                                                                  |                                                                 | Минимальное вертикальное расстояние (футы):<br>Minimum Vertical Separation (feet):<br>Минимальное горизонтальное расстояние (морские мили)<br>Minimum Horizontal Separation (nm):                                                             |
| <b>10.</b> Комментарии экипажа, если таковые имеются, при получении уведомления об отклонении высоты<br><i>Crew Comments, if any, when notified of altitude deviation</i>                        |                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>11.</b> Дополнительные замечания<br><i>Additional Remarks</i>                                                                                                                                 |                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                               |

*Примечание 1: указать в поле 7 общее время отклонения до момента, когда воздушное судно:*

*a. вернулось на разрешенный эшелон полета (как указано в поле 4); или*

*b. получило разрешение на другой эшелон полета (как указано в поле 6), если применимо.*

*После заполнения отправить эту форму по адресу:*

EUR Regional Monitoring Agency

EUROCONTROL

DNM/COO/DCO/SCC

Rue de la Fusée, 96, B-1130 Brussels, Belgium

Fax number: +32/2/729.46.34

e-mail: [EurRMA.Support@eurocontrol.int](mailto:EurRMA.Support@eurocontrol.int)



## ИНСТРУКЦИИ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ФОРМЫ ОТЧЕТА ОБ ОТКЛОНЕНИИ ОТ ВЫСОТЫ

Заполнить форму как можно скорее после события.

Заполнить как можно больше полей.

Если запрашиваемая информация НЕИЗВЕСТНА, используйте N/K.

**Поле 1:** Укажите день (DD), месяц (ММ), год (20YY).

**Поле 2:** Не требует пояснений.

**Поле 3:** Используйте обозначения типа воздушного судна ИКАО, как в поле 9 плана полета ИКАО.

**Поле 4:** Укажите разрешенный эшелон полета (CFL), абсолютную высоту (A) или высоту (H) в футах. Если метрическая система, добавьте м. При необходимости укажите значение высотомера.

**Поле 5:** Укажите эшелон полета воздушного судна во время отклонения по высоте, зафиксированный диспетчером.

**Поле 6:** Укажите разрешенный эшелон полета после отклонения по высоте, если он отличается от разрешенного эшелона полета до отклонения по высоте.

**Поле 7:** Укажите время (в секундах), потраченное на отклонение от разрешенного эшелона полета. Укажите общее время отклонения до момента, когда воздушное судно:

a. вернулось на разрешенный эшелон полета, как указано в поле 4; или

b. получило разрешение на другой эшелон полета, как указано в поле 6, если применимо.

**Поле 8:** Укажите причину отклонения по одной из следующих категорий:

- Ошибка пилота;

- Ошибка диспетчера;

- Ошибка в контуре «пилот-диспетчер» (например, пилот неправильно понял разрешенный эшелон полета и считывает неверный разрешенный эшелон полета, диспетчер не заметил ошибки);

- Отказ оборудования (например, отказ автопилота);

- Выполнение маневра по разрешению столкновения БСПС;

- Аварийное снижение;

- Турбулентность;

- Другое; • Неизвестно.

**Поле 9:** Если разделение было нарушено, укажите горизонтальный и вертикальный интервалы в ближайшей точке.

**Поле 10:** Не требует пояснений.

**Поле 11:** Вставьте дополнительные замечания относительно любых причин или факторов, которые, как считается, имеют отношение к происшествию, если применимо.



Дополнение 4  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ  
ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ В УСЛОВИЯХ НИЗКОЙ ВИДИМОСТИ  
(LVO)**

**ГЛАВА 1  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, Дос 9365 «Руководство по всепогодным полетам» (далее – Дос 9365), АП № 100.

2. Дополнение устанавливает:

требования, предъявляемые к заявителю, для выполнения полетов в LVO;

процедуры выдачи заявителю специального разрешения на выполнение полетов в LVO;

порядок проведения контроля и контроля за эксплуатационной деятельностью заявителя.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к выполнению полетов в LVO, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля при проверке эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению полетов в LVO;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на выполнение полетов в LVO;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении полетов в LVO.



## **ГЛАВА 2**

### **ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ЗАЯВИТЕЛЮ**

#### **§ 1. Условия для получения специального разрешения на выполнение заходов на посадку по САТ II, САТ III**

4. Заявитель для получения допуска к выполнению заходов на посадку по САТ II, САТ III должен продемонстрировать соблюдение следующих условий:

каждое ВС, на котором предполагается выполнять такие заходы, сертифицировано к выполнению заходов на посадку с ВПР менее 60 метров (200 футов) или без ВПР (DH);

установлена система регистрации (записи) автоматических заходов и (или) посадок, производится их расшифровка и анализ с целью отслеживания безопасности выполнения таких полетов;

члены летного экипажа имеют специальную подготовку необходимую для полетов по соответствующему минимуму на данном типе ВС;

экипаж состоит, как минимум, из 2-х пилотов. Требования к минимальному составу экипажа и информация о распределении обязанностей между членами экипажа должна быть в полном объеме изложена в РПП;

ВПР (DH) определяется по радиовысотомеру;

аэродром допущен (сертифицирован) к заходам на посадку по САТ II, САТ III уполномоченным органом государства, в котором он зарегистрирован;

на аэродроме установлены и введены в действие процедуры полетов при LVP;

каждый член летного экипажа прошел подготовку и проверку согласно программе подготовки летного состава (далее – ППЛС) к полетам в LVO, которая включает тренировку на тренажере по действиям при различных значениях RVR и ВПР в зависимости от допуска к САТ II или САТ III;

подготовка и проверки к полетам в LVO проводились в соответствии с ППЛС, включенными в РПП заявителя;

члены летного экипажа имеют специальную подготовку необходимую для полетов по соответствующему минимуму на данном типе самолета;

для летных экипажей на период после получения начальной квалификации и до приобретения достаточного опыта на конкретном типе ВС вводится дополнительный корректив к минимумам, утвержденным для



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

экипажей имеющим опыт к полетам по категории II или III. Такой корректив также относится к пилотам, назначенными командирами ВС. Величина этого корректива и необходимый опыт определяются Департаментом по авиации после консультации с заявителем.

Полеты по CAT II или CAT III могут выполняться квалифицированными летными экипажами после того, как заявитель получит соответствующее разрешение.

5. Заявитель разрабатывает и устанавливает процедуры и инструкции по их выполнению для взлета при низкой видимости (далее – LVTO), заходов на посадку и посадок по CAT II или CAT III, которые должны быть включены в РПП эксплуатанта ВС и содержать обязанности членов летного экипажа при рулении, взлете, заходе на посадку, выравнивании, посадке, пробеге после посадки и уходе на 2-й круг.

6. Перед выполнением таких процедур КВС убеждается в том, что: состояние наземных визуальных и радиотехнических средств обеспечивает взлет в условиях низкой видимости, заход на посадку и посадку по CAT II или CAT III;

на аэродроме введены в действие LVP;

члены летного экипажа имеют соответствующую подготовку для выполнения взлета и захода на посадку по CAT II и CAT III в условиях низкой видимости.

## **§ 2. Требования к подготовке и квалификации членов летных экипажей**

7. Заявитель перед выполнением LVTO и (или) заходов на посадку по CAT II и CAT III обеспечивает, чтобы:

каждый член летного экипажа прошел подготовку и проверку, включающую тренировку на тренажере FFS по действиям при различных значениях RVR и ВПР в зависимости от допуска к категории CAT II или CAT III;

подготовка и проверки проводились в соответствии с программами, утвержденными Департаментом по авиации и включенными в РПП эксплуатанта ВС;

члены летного экипажа имеют специальную подготовку необходимую для полетов по соответствующему минимуму на данном типе ВС;

оборудование тренажера FFS, воспроизводимые на тренажере ВС погодные условия и среда должны быть стандартизированы и соответствовать целям проводимых тренировок/проверок.

8. Заявитель обеспечивает, чтобы программа подготовки к полетам в условиях ограниченной видимости структурно включала в себя наземную,

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

тренажерную и (или) летную подготовку членов экипажа. Заявитель проводит тренировку по сокращенной программе, если содержание краткого курса одобрено Департаментом по авиации.

9. Программы подготовки, методические материалы, а также модули дистанционного обучения и тестирования авиационного персонала дорабатываются с учетом ведения новых правил, инструкций и процедур авиакомпаний, введении в эксплуатацию нового оборудования, систем, типов и вариантов ВС.

10. Не реже одного раза в 12 месяцев должен проводиться семинар по разработке стандартных процедур, включая совершенствование программ подготовки летного состава.

Протоколы семинаров доводятся до всего летно-инструкторского и командно-летного состава авиакомпаний.

11. К выполнению LVTO и (или) заходов на посадку по САТ II и САТ III допускаются летные экипажи, все члены которого допущены к выполнению таких полетов.

Члены летного экипажа не выполнявшие ранее полеты по САТ II или САТ III должны пройти программу первоначальной подготовки в полном объеме.

12. Члены летного экипажа, выполнявшие ранее полеты по САТ II или САТ III, могут проходить наземную подготовку по сокращенной программе.

13. Члены летного экипажа, выполнявшие ранее полеты по САТ II или САТ III, могут проходить подготовку по сокращенной программе, содержание которой должно включать требования о прохождении каждым членом летного экипажа соответствующей проверки до начала выполнения заходов на посадку по САТ II или САТ III.

14. Заявитель должен обеспечить, что первоначальная наземная подготовка к полетам в условиях LVP включает в себя следующие темы:

- характеристики и ограничения ILS и (или) MLS;
- характеристики наземного светотехнического оборудования;
- характеристики метеорологических явлений, ухудшающих видимость (сильные ливневые осадки, общая и низовая метель, туман, мгла, пыльная (песчаная) буря);
- действующие возможности и ограничения конкретной системы, используемой при заходе;
- заход в условиях осадков, обледенения, сдвига ветра на малых высотах и болтанки;
- сбои в работе систем и оборудования ВС;
- оценка значений RVR и метеорологической видимости;

принципы определения безопасных высот;  
действия в случае отказа наземного оборудования;  
процедуры и меры предосторожности необходимые при движении самолета по земле в условиях видимости 400 метров и менее и дополнительные требования при взлете в условиях ниже 150 метров (200 метров для самолетов категории D);

методика определение ВПР по сигналам радиовысотомеров с учетом влияния профиля поверхности земли зоны подхода на их показания, а также на работу автоматической системы захода и посадки;

важность и значение предупредительной высоты выставяемой задатчиком радиовысотомера и порядок действий в случае какой-либо неисправности по достижении и ниже данной высоты.

15. В наземную подготовку также включаются знания квалификационных требований для пилотов при получении и подтверждении допуска к выполнению LVTO и посадок CAT II/CAT III и значение правильной посадки на пилотском сиденье и угла зрения.

16. Заявитель должен внести членам летных экипажей квалификационные отметки для полетов по CAT II/CAT III в приложение к свидетельству пилота.

17. При выполнении полетов по CAT II или CAT III член летного экипажа должен иметь при себе приложение к свидетельству пилота либо иной документ, разрабатываемый заявителем, подтверждающий соответствующие квалификационные отметки для выполнения таких полетов или копии соответствующих страниц из летной книжки пилота с подтверждающими записями, заверенные установленным порядком.

### **§ 3. Тренажерная и (или) летная подготовка**

18. Все тренажеры требуют одобрения Департаментом по авиации. После представления необходимых документов в Департамент по авиации, разрешение на использование тренажеров выдается при условии:

поддерживаются стандарты соответствия летно-техническим характеристикам ВС, актуальность базы данных и возможность точного моделирования операций по запрашиваемым спецификациям;

минимальный приемлемый уровень для одобрения FFS должен быть не хуже, чем категория «D» или «C»;

в отношении основных пилотажно-навигационных приборов и систем приемлемой является только та же конфигурация.

для оценки авиационного тренажера выполняется полет под контролем инспектора, назначенного Департаментом по авиации.

19. Департамент по авиации должен быть проинформирован об изменении (изменениях) любых условий, для которых было издано

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

разрешение и должно быть получено подтверждение от Департамента по авиации на подтверждение тренировки при этих условиях на данных типах ВС.

20. Периодическая оценка авиационного тренажера проводится ежегодно с целью удостоверения, что тренажер отвечает стандартным требованиям к его квалификационному уровню.

21. В тренажерную и (или) летную подготовку к полетам в условиях ограниченной видимости эксплуатант ВС включает:

проверку работоспособности оборудования на земле и в полете;  
правильность применения минимума в зависимости от статуса установленного наземного оборудования;

анализ работы автоматических систем захода и систем автоматической посадки по случаям отказов и отклонений в работе данных систем;

действия при отказах и различных неисправностях двигателей, электрических систем, гидравлики или автоматических управляющих систем;

полеты с допустимыми отказами оборудования и использование MEL;

применение эксплуатационных ограничений, указанных в сертификате (удостоверении о годности к полетам) летной годности ВС;

определение отклонений ВС относительно ВПП на ВПР (DH) визуально и по приборам и принятие решения о продолжении захода и посадке;

порядок действий в случаях, какой-либо неисправности по достижении и ниже предупредительной высоты выставляемой задатчиком радиовысотомера.

22. Заявитель обеспечивает, что каждый член летного экипажа изучил технологию работы и прошел тренировку в составе экипажа. Для данного вида тренировки максимально используется тренажер FFS.

Подготовка проводится поэтапно. Первый этап включает тренировку с имитацией ожидаемых погодных условий, но без имитации отказов оборудования и систем. Второй этап, при тех же условиях, включает имитацию отказов оборудования, обеспечивающего заход по CAT II/CAT III.

23. Если в оборудовании ВС предусматривается использование дополнительных систем, необходимо использовать данные системы при подготовке на тренажере.

24. При тренировке отрабатываются практические навыки, необходимые для выполнения LVTO и заходов по CAT II/CAT III.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Имитация линейных полетов проводится для всех пилотов. Имитация линейных полетов проводится при первоначальной подготовке члена летного экипажа, а также один раз в 12 месяцев для каждого члена летного экипажа при прохождении периодической профессиональной проверки (в условиях реального времени и реальных внешних условий).

25. Для ВС, не имеющих тренажера для отработки визуальной фазы захода по минимуму II категории, тренировка проводится на тренажере, одобренном для данной цели Департаментом по авиации.

Такая тренировка включает в себя минимум 4 захода. Отработка технологии работы и процедур, предусмотренных для данного вида полетов, производится на ВС.

26. Отработка технологии работы и процедур, предусмотренных для данного вида полетов, производится на ВС. Тренировка проводится в аэродромных условиях с применением системы имитации видимости.

27. Первоначальная программа тренировки к полетам по САТ II/САТ III должна включать, по крайней мере, следующие упражнения:

заходы с использованием соответствующих управляющих, автоматических и контролирующих систем, установленных на самолете до ВПР, с переходом на визуальный полет и посадкой;

заходы со всеми работающими двигателями с использованием соответствующих управляющих, автоматических и контролирующих систем до высоты принятия решения с уходом на второй круг, все заходы без внешнего визуального контакта;

при возможности, заходы с использованием автоматических систем посадки, обеспечивающих автоматическое выравнивание, посадку и руление;

обычные действия при заходе по системе при наличии и потере визуального контакта на ВПР.

28. Последующие фазы подготовки включают:

полеты с отказом двигателя на различных этапах захода на посадку;

заходы с отказами критического оборудования (такого как электросистемы, системы автоматического управления, наземного и (или) бортового оборудования для используемой системы, приборного оборудования и дисплеев);

заходы с отказами оборудования автоматической системы управления полетом на малых высотах для отработки:

перехода на ручное управление полетом для выравнивания, посадки и освобождения ВПП, а также ухода на второй круг;

перехода на ручное, или неполное автоматическое управление



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

полетом для выполнения ухода на второй круг с ВПР или меньшей высоты, а также уход на второй круг после касания ВПП;

неисправности систем, которые могут привести к значительным отклонениям по курсу и (или) глиссаде, до ВПР и ниже, при минимальных разрешенных визуальных условиях для категории полета;

характерные ошибки и действия по их исправлению по типу или варианту ВС.

29. Программа тренировки должна предусматривать практику анализа ошибок, при совершении которых, производится пересмотр минимума в сторону повышения.

30. Программа должна включить тренировку по ручному управлению ВС при использовании пассивной системы автоматической посадки по III категории, при самопроизвольном или ошибочном отключении автопилота на или ниже ВПР при RVR 300 метров и менее.

31. Программа тренировки по взлету в условиях RVR 400 метров и ниже, должна включить тренировку по прекращению и продолжению взлета при отказе двигателя и систем.

#### **§ 4. Демонстрация заявителем работоспособности бортовых систем при полетах в LVO**

32. При предоставлении подтверждающей документации в Департамент по авиации, заявитель демонстрирует работоспособность бортовых систем ВС для выполнения захода на посадку и посадки по CAT II и CAT III.

33. Заявитель выполняет требования по тренажерной и (или) летной подготовке членов летного экипажа при освоении новых типов ВС к полетам по CAT II и CAT III.

34. Требуемый уровень успешности полетов по CAT II и CAT III соответствует требованиям, установленным Департаментом по авиации.

35. Заход на посадку считается успешным, если:  
применяются критерии успешности заходов на посадку в условиях ограниченной видимости соответствуют требованиям, установленным Дос 9760;

нет отказов бортовых систем, обеспечивающих заход на посадку.

#### **§ 5. Сбор данных о работоспособности бортовых систем**

36. Заявитель устанавливает систему регистрации, сбора и периодического анализа информации о работоспособности бортовых систем за определенный период для получения разрешения на выполнение полетов по CAT II и CAT III.

37. Эта система охватывает все успешные и неуспешные заходы



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

на посадку, причины (если есть) неуспешных заходов на посадку, регистрацию случаев отказа бортового оборудования, используемого при выполнении полетов в LVO.

38. Система сбора данных основывается на докладах членов летных экипажей и на результатах расшифровки записей бортовых самописцев.

39. Разрешается производить запись на самописцы во время выполнения любых полетов, выполняемых заявителем.

## **§ 6. Сбор данных о работе бортовых систем – полеты с ВПР не менее 15 метров (50 футов)**

40. Для полетов с ВПР не менее 15 метров (50 футов) должны быть обработаны данные о работе бортовых систем заявителем, и при необходимости инспекторами, определяемыми Департаментом по авиации.

41. Членами летных экипажей должны записываться следующие достоверные сведения:

аэродром и используемая ВПП;

погодные условия;

время;

причины неудачной (нештатной) посадки или ухода на второй круг (если имело место);

эффективность управления скоростью посредством автомата тяги;

положение самолета в момент отключения системы автоматической посадки (далее – САП);

соответствие (адекватность) работы автоматической системы показаниям приборов и команд управления;

индицируемое на указателе положение самолета относительно курсовой линии ILS при пересечении высоты 30 метров;

место приземления.

42. Для получения разрешения Департамента по авиации на выполнение полетов по САТ II и САТ III, количество выполненных на первой стадии заходов должно быть достаточным, чтобы доказать 90 % надежности работы и вероятность 95 % того, что заходы будут успешными.

## **§ 7. Сбор данных о работе бортовых систем – заходы на посадку с ВПР менее 15 метров (50 футов) или без установленной ВПР**

43. В дополнение к докладам членов летного экипажа должен быть использован бортовой самописец или другое оборудование для подтверждения того, что бортовые системы работают в соответствии с заданными характеристиками.



44. Представленные сведения должны содержать следующую информацию:

отклонения от оси ВПП на  $H=30$  метров (100 футов), в точке приземления, в момент отключения системы выдерживания направления на пробеге, и максимальные значения отклонений между этими точками; перегрузки при касании (приземлении).

45. Любые нештатные посадки должны быть тщательно расследованы с помощью всех возможных средств, с целью определения их причин.

### **ГЛАВА 3**

#### **ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ЛЕТНОМУ ЭКИПАЖУ И ВС ПРИ ПОЛЕТАХ В LVO**

##### **§ 1. Минимальные требования к командиру ВС и второму пилоту для выполнения полетов по САТ II и САТ III**

46. Если КВС уже имел опыт самостоятельных полетов по САТ II/САТ III на другом типе ВС, требуется полетное время 50 часов или 20 полетов (что выполнено ранее) в качестве командира ВС, включая полеты под наблюдением на данном типе ВС перед началом подготовки к полетам по САТ II или САТ III.

47. Если КВС не имел предыдущего опыта полетов по САТ II/САТ III, требуется полетное время 150 часов или 60 полетов (что выполнено ранее), в качестве КВС, включая полеты под наблюдением на данном типе ВС перед началом подготовки к полетам по САТ II или САТ III.

48. Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации может разрешить уменьшить требуемое выше полетное время, если КВС ранее имел опыт полетов по САТ II/САТ III на другом типе ВС в качестве КВС.

49. Если второй пилот уже имел опыт полетов по САТ II/САТ III на другом типе ВС, требуется полетное время 50 часов или 20 полетов (что выполнено ранее), включая полеты под наблюдением на данном типе ВС перед началом подготовки к полетам по САТ II/САТ III.

50. Если второй пилот не имел предыдущего опыта полетов по САТ II/САТ III, требуется полетное время 150 часов или 60 полетов (что выполнено ранее), включая полеты под наблюдением на данном типе ВС перед началом подготовки к полетам по САТ II/САТ III.

51. Ответственность по контролю за соблюдением минимального полетного времени возлагается на руководителя летной службы заявителя.

52. В качестве проверки в виде исключения, засчитывается успешное

завершение тренировки на тренажере и (или) летной тренировки.

53. Заявитель обеспечивает, чтобы все члены экипажа проходили рейсовую тренировку под контролем:

для II категории – минимум три посадки в режиме ручного пилотирования при отключенной САП;

для III категории – минимум три автоматические посадки, или одна автоматическая посадка, если тренажерная подготовка была завершена на тренажере FFS уровня «D».

54. Член летного экипажа, имеющий предыдущий опыт полетов по пониженным минимумам на другом варианте ВС в пределах одного типа должен выполнить тренировочные полеты под наблюдением в объеме:

для категории II – одна посадка с отключенной САП;

для категории III – одна автоматическая посадка.

55. До начала выполнения пилотом полетов по II или III категории ему необходимо пройти подготовку в течение предшествующих 12 месяцев, и проверку в течение предшествующих 6 месяцев инспектором, определяемым Департаментом по авиации или назначенным инструктором-экзаменатором.

56. Департамент по авиации может уменьшить вышеуказанные требования для членов экипажа, имеющих опыт полетов по II или III категории.

## **§ 2. Требования к тренировке в условиях ограниченной видимости (LVP, CAT II/CAT III) для летного состава, имевшего ранее допуск к полетам в данных условиях на других типах ВС**

57. Заявитель должен обеспечить, чтобы члены летного экипажа, имеющие допуск к выполнению полетов в LVO (LVP, CAT II/CAT III) при переходе на другой тип ВС прошли тренировку по сокращенной программе.

58. Члены летного экипажа, имеющие предыдущий опыт полетов по CAT II/CAT III со схожим видом полетов (автоматические посадки по CAT II/CAT III и (или) посадки в штурвальный режим по CAT II) могут выполнить вышеуказанную программу в сокращенном виде, включая:

сокращенный курс теоретической подготовки, если предыдущий опыт полетов по CAT II/CAT III был связан с другим типом ВС;

сокращенный курс теоретической, тренажерной и летной подготовки, если предыдущий опыт полетов по CAT II/CAT III был связан с другим вариантом ВС в пределах одного типа ВС.

59. Сокращенный курс при подготовке к полетам по CAT II/CAT III на другом варианте ВС в пределах одного типа ВС проводится в случае, если существует существенная разница в:

|                                                                                                         |                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Департамент по авиации | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

технологическом уровне системы управления ВС (Flight Control, Guidance System);

эксплуатационных процедурах;

характеристиках управления ВС (например, уход на второй круг в штурвальный режим после автоматического захода на посадку, автоматический или ручной режим roll out).

60. Требования к наземной подготовке должны учитывать тренировку и опыт полетов члена летного экипажа по САТ II/САТ III.

61. Подготовка на тренажере FFS Уровень D и (или) летная тренировка включает:

минимум 8 заходов и (или) посадок на тренажере;

при отсутствии тренажера, минимум 4 захода на ВС, включая 1 уход на второй круг;

соответствующая дополнительная подготовка, если на ВС установлено специальное оборудование.

62. Повышенные требования к квалификации членов летного экипажа эксплуатанта ВС определяются спецификой и сложностью выполняемых полетов.

63. Заявитель обеспечивает, чтобы каждый член летного экипажа прошел соответствующую проверку до начала выполнения полетов по САТ II/САТ III.

### **§ 3. Требования к поддержанию летной квалификации**

64. Срок действия допуска для выполнения заходов на посадку и посадок в условиях САТ II/САТ III составляет – двенадцать календарных месяцев от даты подтверждения (присвоения) в дополнение к остатку месяца проведения проверки.

Если тренировка на тренажере для подтверждения минимума САТ II/САТ III проводится в пределах последних двух календарных месяцев срока действия допуска, то срок действия продляется на двенадцать календарных месяцев от даты истечения срока действия допуска.

65. При не подтверждении допуска для выполнения заходов на посадку и посадок в условиях САТ II/САТ III пилоты допускаются к выполнению заходов на посадку и посадок в САТ I.

66. При не подтверждении допуска для выполнения заходов на посадку и посадок в условиях САТ II/САТ III в течение 3-х лет от срока истечения допуска, для возобновления допуска пройти подготовку по сокращенной программе.

67. При не подтверждении допуска для выполнения взлета при видимости на ВПП менее 400 метров пилоты допускаются к выполнению

взлетов при видимости на ВПП 400 метров и более.

#### **§ 4. Взлет в условиях видимости менее чем 150/200 метров**

68. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы до разрешения на выполнение взлета в условиях RVR менее чем 150/200 метров (ниже 200 метров для самолетов категории D), была выполнена следующая подготовка:

нормальный взлет в условиях минимальной разрешенной видимости RVR;

взлет в условиях минимальной разрешенной видимости RVR с отказом двигателя в диапазоне скоростей V1-V2 или на ближайшей к данному диапазону скорости исходя из условий безопасности;

взлет в условиях минимальной разрешенной видимости RVR с отказом двигателя до скорости V1 и прекращением взлета.

69. Эксплуатанту ВС необходимо удостовериться, что подготовка пройдена на тренажере. Данная подготовка включает использование любых специальных процедур и оборудования. При подготовке на ВС, не имеющих тренажера, Департамент по авиации, принимает решение о разрешении выполнения тренировки на ВС (без тренировки на тренажере), согласно требованиям по взлету в условиях минимальной разрешенной видимости RVR.

70. Эксплуатанту ВС необходимо удостовериться, что член летного экипажа до получения допуска к взлету в условиях видимости RVR менее 150 метров (менее 200 метров для самолетов категории D) выполнил необходимую проверку. В качестве проверки засчитывается успешное завершение подготовки на тренажере и (или) летной тренировки при переподготовке на другой тип ВС.

#### **§ 5. Периодическая тренировка и проверка при полетах в LVO по CAT II и CAT III**

71. Для подтверждения допуска к полетам по CAT II/CAT III пилотам необходимо пройти профессиональную проверку на тренажере по выполнению полетов в LVO в процессе выполнения полугодовых профессиональных проверок на тренажере.

72. Для подтверждения допуска к полетам по CAT II/CAT III пилот при прохождении профессиональной проверки должен выполнить не менее 3-х проверочных заходов:

два захода на посадку, один из них с посадкой при минимально допустимом значении RVR;

один уход на второй круг;

один взлет при минимально допустимом значении RVR.





73. Один из этих заходов выполняется с уходом на второй круг. Если эксплуатант ВС имеет допуск к выполнению взлета при RVR менее чем 150-200 метров, то при выполнении профессиональных проверок в установленный период выполняется один LVTO при условии минимальной разрешенной видимости RVR.

74. Для поддержания профессиональных навыков, проверки и тренировки по CAT II и CAT III заявитель в большей степени использует тренажер.

75. Для поддержания профессиональных навыков эксплуатанту ВС необходимо обеспечить условие, при котором пилоты обязаны поддерживать профессиональные навыки пилотирования вручную.

76. Следует учитывать требования по поддержанию летной квалификации, а именно для поддержания уровня по CAT II или CAT III каждый месяц (или в течение другого соответствующего периода времени) экипаж должен выполнять минимальное число автоматических заходов на посадку или заходов на посадку и посадок соответственно. Данное требование никоим образом не заменяет переподготовку и должно быть изложено в РПП.

77. Для выполнения полетов по CAT III на ВС с пассивной автоматической системой управления эксплуатант ВС обеспечивает выполнение одного захода с уходом на второй круг с отключением автопилота на высоте равной или ниже ВПР (DH) при видимости RVR 300 метров и менее, в период каждых трех последовательных проверок.

78. При отсутствии тренажера для данного ВС Департамент по авиации принимает решение о разрешении проведения периодической тренировки и проверки на допуск к полетам по CAT II и LVTO на ВС.

79. Продление допуска к полетам по CAT II и LVTO осуществляется при выполнении периодической проверки и тренировки в соответствии с требованиями данного параграфа.

## **§ 6. Требования к оборудованию ВС при полетах в LVO**

80. ВС должно иметь действующее удостоверение о годности к полетам и поддерживаться в летной годности в соответствии с выполнением утвержденной программы технического обслуживания.

81. Заявитель должен включить в РПП перечень минимального оборудования, которое пригодно к эксплуатации для выполнения LVTO, заходов на посадку и посадок по CAT II/CAT III в соответствии с руководством по эксплуатации ВС, либо другим одобренным документом с использованием ILS, MLS, SBAS или GBAS для заходов на посадку в ручном или автоматическом режиме.

Перечень минимального оборудования включает:



ILS, MLS или приемник GNSS с возможностями приемника GBAS и (или) SBAS;

индикатор отклонений на основе данных ILS, MLS, GBAS или SBAS;

приемник и индикатор маркерного маяка, работающего на частоте 75 МГц (или эквивалентное оборудование);

командный пилотажный прибор – один с одним дисплеем; или

АСУП с режимом автоматического захода на посадку с использованием ILS/MLS/GBAS/SBAS; или

HUD или эквивалентный индикатор и, в соответствующих случаях, отображаемые данные EVS, SVS или CVS с использованием наведения на основе ILS/MLS/GBAS/SBAS; или

система RNAV/RNP с минимальным наведением или управлением по курсу и глиссаде с соответствующей DA/H.

82. Заявитель должен включить в РПП инструкции для экипажа по проверке удовлетворительной работы оборудования и систем ВС на земле и в воздухе при полетах в условиях ограниченной видимости.

## **§ 7. Эксплуатационная оценка новых типов ВС**

83. Заявитель при вводе в эксплуатацию новых типов ВС обеспечивает выполнение следующих требований:

САП соответствует заявленным характеристикам и надежность работы в условиях эксплуатации;

на каждом типе ВС, в соответствии с требованиями Департамента по авиации, выполняется определенное количество посадок в обычных условиях эксплуатации и (или) при тренировках с использованием автоматических систем посадки и пробег.

84. Полеты проводятся с использованием ILS категории II или III или проводятся с использованием других посадочных систем, при условии сбора достаточного количества данных для определения причин неудовлетворительной работы системы автоматизированной посадки.

85. Если заявитель имеет различные модификации ВС одного типа с одинаковой САП (АСУП), или различные САП (АСУП) на одном и том же типе ВС, он демонстрирует, что все они соответствуют основным критериям характеристик бортовых систем.

86. В тех случаях, когда заявитель приобретает новые типы ВС, которые уже допущены к полетам по категории II и (или) III, Департамент по авиации допускает сокращение программы эксплуатационной оценки указанных ВС.



## **§ 8. Непрерывный контроль**

87. После получения разрешения на начало полетов в LVO, эти полеты должны постоянно отслеживаться заявителем для определения каких-либо нежелательных тенденций прежде, чем они станут опасными. Для этого могут быть использованы доклады членов летных экипажей.

88. В течение 12-ти месяцев должна собираться и обрабатываться следующая информация:

общее количество заходов на посадку и посадок (по типам самолетов, независимо от метеоусловий) с включением бортового оборудования, используемого при заходах по CAT II и CAT III, как в рейсовых условиях, так и при тренировках;

доклады летных экипажей о неуспешных заходах и (или) автоматических посадках по следующим причинам:

отказы бортовых систем;

неустойчивая работа наземных средств;

уходы на второй круг по указанию диспетчера;

другие причины;

заявитель должен установить порядок контроля рабочих параметров автоматических посадочных систем на каждом ВС.

## **ГЛАВА 4**

### **ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПОЛЕТАМ ТИПА В ПО ILS CAT II И CAT III**

#### **§ 1. Эксплуатационные процедуры**

89. Для производства полетов в условиях низких метеорологических минимумов требуются специальные процедуры и инструкции, которые необходимо включить в руководство по производству полетов.

Эти процедуры должны содержать обязанности членов летного экипажа при рулении, взлете, заходе на посадку, выравнивании, посадке, пробеге после посадки и уходе на 2-й круг, для того чтобы летные экипажи четко знали свои обязанности и правильный порядок действий. Это особенно касается последнего этапа захода на посадку и посадки, когда для принятия решения пилоту отводится ограниченное время.

Возможны следующие режимы работы в LVO:

неавтоматический взлет;

неавтоматический заход на посадку и посадка;

автоматический заход на посадку до DA/H, затем неавтоматическая посадка;

автоматический заход на посадку до точки ниже DA/H, но неавтоматическое выравнивание и неавтоматическая посадка;

автоматический заход на посадку с последующим автоматическим выравниванием и автоматической посадкой;

автоматический заход на посадку с последующим автоматическим выравниванием, автоматической посадкой и автоматическим пробегом.

Любой из перечисленных выше режимов полета может осуществляться с использованием HUD, EVS, SVS или CVS.

90. Точный характер и содержание процедур и инструкций зависят от типа используемого бортового оборудования и порядка действий в кабине экипажа. В РПП должны быть четко определены обязанности членов летного экипажа при взлете, заходе на посадку, выравнивании, пробеге и уходе на второй круг.

91. Особое внимание следует уделить обязанностям летного экипажа при переходе от приборных условий к визуальным, а также процедурам, которые необходимо использовать при ухудшении видимости или при отказах оборудования. Для того, чтобы нагрузка на пилота, который принимает решение о выполнении посадки или уходе на второй круг, позволяла ему осуществлять контроль и принимать решения, особое внимание следует уделить распределению обязанностей в кабине экипажа.

92. Особое внимание следует уделить:

проверке работы оборудования на земле и в полете;

зависимости минимумов от изменений в работе наземных установок;

использованию и применению сообщений о RVR, замеренной несколькими датчиками в разных точках на ВПП;

оценке КВС местоположения ВС и контроль за работой АСУП, последствия отказа какого-либо необходимого элемента этой системы или приборов, используемых в этой системе, и действия, которые необходимо предпринять в случае отклонения характеристик или отказа какого-либо элемента системы или ее приборов;

действиям, которые необходимо предпринять в случае отказа, например, двигателей, электрических систем, гидравлической системы и систем управления полетом;

допустимым отклонениям в работе бортового оборудования;

необходимым мерам предосторожности при выполнении учебных заходов на посадку, когда не используются все процедуры органа ОВД для обеспечения полетов по САТ III или когда для учебных полетов по САТ II или САТ III используется наземное оборудование ILS более низкого стандарта;

эксплуатационные ограничения, обусловленные сертификацией летной годности;

информация о максимально допустимом отклонении от луча

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

глиссадного и (или) курсового радиомаяка ILS примерно от высоты DA/H до точки касания, а также рекомендации относительно необходимого визуального ориентирования.

93. Заявителю целесообразно разработать порядок постепенного введения полетов в LVO. Этот порядок предусматривает консервативный подход к введению всепогодных полетов, то есть метеорологические критерии снижаются постепенно, по мере накопления опыта.

Цель таких процедур, как правило, заключается в:

практической оценке бортового оборудования до фактического начала полетов;

накоплении опыта применения рассмотренных выше процедур до фактического начала полетов и, если необходимо, уточнении этих процедур;

накоплении опыта реальных полетов в условиях эксплуатационных минимумов аэродрома по разрешенной категории, однако не по самому низкому минимуму для этой категории;

накоплении опыта реальных полетов по минимумам категории II до перехода к полетам по минимумам категории III;

в определении методики передачи КВС информации о работе наземных и бортовых систем для целей анализа;

накоплении опыта летными экипажами;

накоплении опыта технического обслуживания конкретного оборудования.

## **§ 2. Квалификация и подготовка членов летного экипажа.**

### **Общие положения**

94. Прежде чем начать полеты в условиях САТ II или САТ III, членам летного экипажа следует пройти соответствующую программу подготовки и обучения. Конкретную программу подготовки следует разрабатывать с учетом типа самолета и принятых эксплуатационных процедур,

95. Возрастающая зависимость от автоматических систем выдвигает на первый план роль летного экипажа для эффективного управления этими системами и необходимость уделять особое внимание этой роли в процессе подготовки и квалификационной оценки. Это внимание должно быть обращено на оценку пилотом местоположения самолета и контроль за работой АСУП на всех этапах захода на посадку, выравнивания, приземления и пробега.

96. Члены летного экипажа должны продемонстрировать свою квалификацию Департаменту по авиации. Прежде чем получить разрешение на выполнение полетов в условиях эксплуатационных

минимумов САТ II или САТ III в реальных условиях, они должны накопить достаточный опыт полетов на ВС данного типа.

Заявитель должен продемонстрировать, что программа подготовки, эксплуатационные процедуры и инструкции обуславливают достаточный уровень полетов и доказать, что предлагаемая методика пилотирования успешно использовалась в погодных условиях выше предлагаемых минимумов.

### **§ 3. Наземная подготовка**

97. Летный экипаж должен в полном объеме использовать наземное и бортовое оборудование, предназначенное для полетов по САТ II и САТ III. Члены летного экипажа, перед вылетом должны быть проинструктированы, знать пределы возможностей всей системы, включая как наземные, так и бортовые элементы.

98. В наземный инструктаж, как минимум, предлагается включать следующее:

характеристики, возможности и ограничения используемых аэронавигационных средств (например, ILS, MLS, GLS), включая изменения работы бортовых систем в результате искажений сигнала ILS, вызываемых другими выполняющими посадку, взлетающими или пролетающими самолетами, и последствия нахождения самолетов или транспортных средств на площади маневрирования в критических и чувствительных зонах ILS;

характеристики визуальных средств (например, огни приближения, огни зоны приземления, осевые огни) и ограничения по их использованию в качестве визуальных ориентиров при пониженной дальности видимости и различных углах наклона глиссады и обзора из кабины экипажа, а также относительные высоты, на которых могут стать видимыми различные ориентиры в условиях реальных полетов;

функционирование, возможности и ограничения бортовых систем (например, АСУП, контролирующие и сигнальные устройства; пилотажные приборы, включая системы измерения высоты; и средства у пилота для оценки положения самолета при выполнении захода на посадку, приземления и пробега);

схемы и способы захода на посадку, включая уход на второй круг, с описанием факторов, обуславливающих потерю высоты при выполнении ухода на второй круг при штатной и нештатной конфигурации самолета;

правила ограничения использования RVR, включая применимость значений RVR, измеренных в различных точках на ВПП, различные методы оценки RVR, используемый в некоторых государствах метод перевода значений видимости в значения RVR и ограничения,



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

характерные для каждого метода;

основные сведения относительно ограничения препятствий и зон, свободных от препятствий, а также критериев построения схем ухода на второй круг и пролета препятствий в условиях CAT II и CAT III;

влияние сдвига ветра на малых высотах, турбулентности и осадков;

задачи членов летного экипажа на относительной высоте принятия решения, правила и методы перехода от полета по приборам к визуальному полету в условиях ограниченной видимости, включая геометрию расположения уровня глаз пилота, колес и антенны относительно высоты опорной точки ILS;

действия, которые необходимо предпринять при ухудшении условий визуального ориентирования при нахождении самолета ниже относительной высоты принятия решения, и методы перехода от визуального полета к полету по приборам, если на такой малой высоте потребуется уйти на второй круг;

использование относительной высоты повышенного внимания и соответствующие действия;

действия, которые необходимо предпринять при отказе оборудования захода на посадку и посадки выше и ниже относительной высоты принятия решения;

обнаружение отказа наземного оборудования и действия, которые необходимо предпринять в этом случае;

основные факторы, которые необходимо учитывать при определении высоты принятия решения;

влияние особых неисправностей самолетов (например, отказ двигателя) на работу автомата управления тягой двигателя, автопилота и т. д.;

правила и меры предосторожности, которые необходимо соблюдать при рулении в условиях ограниченной видимости;

возникновение и последствия зрительных иллюзий.

99. В реальных условиях при заходе на посадку самолет может отклониться от осевой линии или глиссады на относительной высоте принятия решения, до или ниже ее, и, следовательно, пилотов необходимо инструктировать, с тем чтобы они могли принять правильное решение в таких обстоятельствах, с указанием пределов визуального ориентирования в условиях ограниченной видимости.

Члены летного экипажа также должны знать, что возможны случаи преждевременного перехода на внешнее ориентирование для управления самолетом, когда имеющихся ориентиров в действительности недостаточно для управления по тангажу и (или) высоте траектории. Их,



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

необходимо предупредить, чтобы они преждевременно не отключали автопилот и продолжали следить за показаниями приборов даже тогда, когда может быть установлен необходимый визуальный контакт с ВПП и окружающей ее местностью, вплоть до безопасного завершения захода на посадку и посадки.

#### **§ 4. Программа летной подготовки и отработки профессиональных навыков**

100. Каждого члена летного экипажа необходимо обучить действиям при работе с конкретной бортовой системой, после чего он должен показать свое умение выполнять обязанности в качестве члена летного экипажа на должном уровне, и лишь затем ему может быть разрешено выполнять полеты определенной категории.

Кроме того, прежде чем пилот получит разрешение на полеты по минимумам САТ II или САТ III, он должен накопить опыт применения соответствующих процедур в метеорологических условиях, превышающих соответствующие минимумы. Летные экипажи должны пройти практическую подготовку и сдать экзамены по использованию соответствующих систем и сопутствующих процедур в условиях самых низких разрешенных минимумов.

101. Начальная подготовка наиболее эффективно должна проводиться на утвержденное тренажерное устройство имитации полета (далее – FSTD), оборудованном адекватной системой визуализации.

Начальная подготовка должна охватывать, по крайней мере, следующие аспекты:

заход на посадку со всеми работающими двигателями и с одним неработающим двигателем, с использованием соответствующих систем наведения и управления, которыми оборудован самолет, до соответствующей минимальной относительной высоты без внешнего визуального ориентирования, с последующим переходом к визуальному полету и посадке;

заход на посадку со всеми работающими двигателями и с одним неработающим двигателем, с использованием соответствующих систем наведения и управления, которыми оборудован самолет, до соответствующей минимальной относительной высоты с последующим уходом на второй круг без внешнего визуального ориентирования;

заход на посадку с использованием автоматической системы управления полетом и посадки, с последующим переходом на ручное управление для выравнивания и посадки после отключения автоматической системы на небольшой высоте, если это целесообразно;

заход на посадку с использованием автоматической системы

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

управления полетом и посадки с автоматическим выравниванием, автоматической посадкой и, возможно, с автоматическим пробегом;

правила и методы перехода к полету по приборам и уход на второй круг с DA/H, включая вопросы пролета препятствий;

уход на второй круг с высоты, которая меньше относительной высоты принятия решения, что может привести к касанию ВПП, когда уход на второй круг начинается с очень небольшой высоты, например, для имитации отказов или при потере визуального ориентирования до приземления.

## **§ 5. Тренажеры**

102. В процессе начального обучения и переподготовки нужно использовать утвержденное FSTD, оборудованное адекватной системой визуализации, обеспечивающей имитацию различных значений RVR для:

захода на посадку;

ухода на второй круг;

посадки;

соответствующих тренировок и отработки процедур в случае неисправности:

бортовой системы;

наземной системы;

перехода от полета по приборам к визуальному полету;

перехода от визуального полета к полету по приборам на малой высоте.

103. Крайне важно, чтобы имитируемые условия видимости правильно отображали предполагаемую RVR. Простую проверку калибровки визуальной системы можно осуществлять путем сравнения количества видимых осевых огней ВПП или посадочных огней ВПП, когда тренажер настроен на взлет, с выбранным значением RVR.

Необходимо, чтобы производилась также проверка визуальных ориентиров с помощью тренажера в режиме полета, поскольку в некоторых визуальных системах статические и динамические изображения могут отличаться.

## **§ 6. Периодическая проверка профессиональных навыков**

104. Наряду с обычной проверкой профессиональных навыков пилота через определенные периоды времени ему необходимо продемонстрировать знания и умение решать задачи, связанные с полетами по разрешенной ему категории. Так как при выполнении реальных полетов условия ограниченной видимости встречаются довольно редко, для переподготовки, проверки профессиональных

навыков и продления срока действия разрешений в бóльшей степени следует использовать утвержденное FSTD.

## **§ 7. Требования к поддержанию летной квалификации**

105. Экипажам необходимо использовать при выполнении обычных полетов, независимо от условий погоды, схемы, разработанные для полетов по CAT II или CAT III, если имеются необходимые наземные средства и позволяют условия движения. Эта практика позволяет ознакомить летные экипажи со схемами полетов, вселить уверенность в надежности оборудования и обеспечить соответствующее техническое обслуживание систем CAT II и CAT III.

Необходимо обеспечить, чтобы пилоты поддерживали профессиональные навыки пилотирования вручную. Опыт показал, что это имеет особенное значение в тех случаях, когда экипажи выполняют полеты на маршрутах большой протяженности.

Следует также учитывать требование по поддержанию летной квалификации, а именно: для поддержания уровня своей квалификации по CAT II или CAT III каждый месяц (или в течение другого соответствующего периода времени) экипаж должен выполнять минимальное число автоматических заходов на посадку или заходов на посадку и посадок соответственно. Это требование никоим образом не подменяет переподготовку.

## **ГЛАВА 5 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВС**

106. Программы технического обслуживания должны быть разработаны в соответствии с рекомендациями производителя ВС.

107. Заявитель должен разработать программу технического обслуживания бортового оборудования ВС.

Программа должна содержать следующие аспекты:

- процедуры технического обслуживания;
- техническое обслуживание наземного оборудования;
- начальная подготовка и переподготовка персонала технического обслуживания;
- регистрация и анализ отказов бортового оборудования.



## **ГЛАВА 6**

### **ПОЛУЧЕНИЕ ЗАЯВИТЕЛЕМ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПОЛЕТЫ ПО САТ II ИЛИ САТ III**

#### **§ 1. Условия получения эксплуатантом ВС разрешения на полеты по САТ II или САТ III при отсутствии предшествующего опыта таких полетов**

108. Заявитель, не имеющий опыта выполнения полетов по САТ II или САТ III, может получить разрешение на полеты по САТ II, если имеет, как минимум, 6-ти месячный опыт полетов по категории I на данном типе самолета.

109. По завершении 6-ти месячного периода полетов по САТ II на данном типе самолета заявитель может получить разрешение на полеты по САТ III. При выдаче разрешения Департамент по авиации может установить повышенный минимум на какой-либо период времени.

110. Повышенный минимум выражается, как правило, в повышении видимости на ВПП и (или) ограничений по применению минимума «БЕЗ ВПП» и должен быть подобран так, чтобы в последующем не требовалось вводить какие-либо изменения в летные процедуры.

#### **§ 2. Условия получения заявителем разрешения на полеты по САТ II или САТ III при наличии опыта выполнения таких полетов**

111. Эксплуатант ВС, имеющий опыт полетов по САТ II или САТ III получает разрешение на сокращение переходного этапа по запросу в Департамент по авиации.

112. Заявитель, по согласованию с заводом-изготовителем, разрабатывает инструкции по техническому обслуживанию бортового оборудования автоматического управления полетом и включает их в программу технического обслуживания ВС, предварительно получив на это разрешение Департамента по авиации.

#### **§ 3. Процедуры допуска заявителя к полетам по САТ II, САТ III**

113. Порядок допуска включает:

представление эксплуатантом ВС запроса и подтверждающей документации;

предварительная оценка запроса и подтверждающей документации;

рассмотрение подтверждающей документации;

выполнение 1-го контрольно-проверочного полета с назначенным специалистом Департамента по авиации (для САТ III);

оформление заключения;

выдача заявителю разрешения на полеты по САТ II и (или) САТ III.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### **§ 4. Запрос на допуск эксплуатанта ВС к полетам по САТ II и (или) САТ III)**

114. Для получения допуска на выполнение полетов по САТ II и (или) САТ III Заявитель представляет запрос по форме согласно приложению 17, установленной АП № 100, и подтверждающую документацию в Департамент по авиации за 30 дней до предполагаемого времени начала полетов.

115. Запрос для получения разрешения на выполнение полетов по САТ II и (или) САТ III должен содержать:

запрашиваемую категорию САТ II и (или) САТ III, по которой эксплуатант ВС планирует выполнение полетов;

перечень заявляемых ВС с указанием регистрационных номеров;

планируемые дата начала полетов с применением САТ II и (или) САТ III;

сертификационный статус каждого ВС для выполнения заходов на посадку с ВПР менее 60 метров (200 футов) или без ВПР;

информацию о квалификации членов экипажа и допуске летного состава к полетам по САТ II и (или) САТ III;

наличие программы технического обслуживания (регламента технического обслуживания), отражающей особенности эксплуатации самолета по САТ II и (или) САТ III.

#### **§ 5. Подтверждающая документация**

116. Заявителем на получение допуска к полетам по САТ II и (или) САТ III представляются следующие документы:

копии сертификата типа или иного документа, подтверждающего допуск ВС к полетам по САТ II и (или) САТ III;

информация о составе бортового оборудования, необходимого для осуществления захода на посадку по САТ II и (или) САТ III;

информация об автоматических заходах на посадку и посадках (успешных и неуспешных) за последние 12 месяцев

информация летных экипажей о неуспешных заходах и (или) автоматических посадках;

копия программы подготовки членов летного экипажа к полетам по САТ II и (или) САТ III, утвержденная Департаментом по авиации;

копии документов, подтверждающих допуск членов летных экипажей по САТ II и (или) САТ III;

выписки из MEL, в части касающегося оборудования ВС для полетов по САТ II и (или) САТ III;

информация о наличие изменений и дополнений в РПП и программы



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

технического обслуживания, касающееся выполнения полетов по САТ II и (или) САТ III;

копии сертификатов тренажера.

117. Заявителем на получение допуска к выполнению взлетов в LVO представляются следующие документы:

копии сертификата типа или иного документа, подтверждающего допуск ВС к выполнению взлетов в LVO;

копия программы подготовки членов летного экипажа к выполнению взлетов в LVO утвержденная Департаментом по авиации;

копии документов, подтверждающих допуск членов летных экипажей к выполнению взлетов в LVO;

информация о наличие изменений и дополнений в РПП.

## **§ 6. Допуск эксплуатанта ВС к полетам в LVO**

118. При получении запроса от заявителя на внесение изменений в условия эксплуатации, связанные с выполнением полетов в LVO, Департамент по авиации направляет подтверждающую документацию в Авиационную инспекцию для рассмотрения. Начальник Авиационной инспекции по получению документации назначает ответственное лицо из числа инспекторов.

119. Инспектор проверяет представленные документы по инспекционному контрольному перечню проверки соответствия эксплуатанта ВС для получения специального разрешения на выполнение полетов в LVO по форме согласно приложению 1 к настоящему Дополнению.

При этом, в том числе, проверяется:

соответствие сертификата типа или иного документа;

МEL, в части касающейся оборудования ВС для полетов в LVO;

РПП, в части касающейся выполнения полетов в LVO;

прохождение тренажера;

наличие программ наземной подготовки;

наличие программ первоначальной подготовки;

наличие программ периодической подготовки.

119. Проверка заявителя на соответствие требованиям для выполнения полетов в LVO при подтверждении данного специального разрешения проводится в соответствии с инспекционным контрольным перечнем проверки, приведенном в приложении 2 к настоящему Дополнению.

120. При отсутствии замечаний и при условии, что заявителем выполнен один контрольно-проверочный полет (заход с посадкой по САТ II и (или) САТ III, и один взлет в LVO при видимости менее



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

200 метров) с назначенным инспектором Департамента по авиации на борту ВС, допускаемого к полетам (контрольно-проверочный полет для САТ III), Департамент по авиации принимает решение о допуске эксплуатанта ВС к выполнению полетов в LVO.

121. В случае обнаружения отклонений от соблюдения правил полетов в LVO соответствующий допуск может быть аннулирован в установленном порядке Департаментом по авиации.

122. Заявитель, получивший допуск к полетам в LVO, должен иметь в своем РПП следующие материалы:

проверка исправности бортового оборудования, как перед вылетом, так и в полете;

влияние на минимум для взлета и посадки изменение статуса наземного оборудования и оборудования, установленного на ВС;

действия при взлете, заходе на посадку, выравнивании, посадке, пробеге и уходе на второй круг;

действия при отказах, срабатывании предупредительной сигнализации и других нештатных ситуациях;

минимальные требования по визуальному контакту;

значение правильной посадки членов летного экипажа на рабочих местах и угла зрения;

действия в случае потери установленного визуального контакта;

требования по отсчету высоты по радиовысотомеру ниже высоты 60 метров (200 футов) и по обеспечению контроля полета по приборам одним из пилотов до момента завершения посадки;

использование информации о скорости ветра, сдвиге ветра, турбулентности, состоянии ВПП для корректировки минимума в сторону повышения;

летные ограничения, обусловленные летно-техническими характеристиками ВС;

информация о предельно-допустимых отклонениях от линии курса и глиссады ILS.

123. Допуск заявителя к полетам в LVO указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

## ГЛАВА 7

### КОНТРОЛЬ ЗА ЭКСПЛУАТАНТАМИ ВС, ДОПУЩЕННЫМИ К ВЫПОЛНЕНИЮ ПОЛЕТОВ В LVO

124. Контроль за эксплуатантами ВС, допущенными к выполнению полетов в LVO, осуществляется инспекторами.

При проведении контроля за эксплуатантом ВС используются

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

инспекционные контрольные перечни согласно приложению 2 и приложению 3 к настоящему Дополнению.

## ГЛАВА 8

### ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В LVO С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РАСШИРЕННЫХ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

**§ 1. Системы автоматической посадки, HUD, эквивалентные индикаторы и системы визуализации. Системы автоматической посадки**

125. Заявитель 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 эксплуатанта ВС имеется соответствующее специальное разрешение.

126. Сертифицированные системы автоматической посадки, HUD или эквивалентные индикаторы и системы визуализации используются в целях сокращения рабочей нагрузки, улучшения наведения, уменьшения числа погрешностей техники пилотирования и повышения степени ситуативной осведомленности и (или) расширения эксплуатационных возможностей. Они могут быть установлены отдельно или совместно в качестве составной части гибридной системы. Любое расширение эксплуатационных возможностей требует специального утверждения со стороны Департамента по авиации.

Термин «системы визуализации» является общим термином, означающим существующие системы, предназначенные для индикации изображений.

127. В тех случаях, когда вертолеты оборудованы системами автоматической посадки, HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS или любым сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, порядок использования таких систем для обеспечения безопасности полетов вертолетов устанавливается государством эксплуатанта.

Система автоматической посадки вертолета представляет собой заход на посадку в автоматическом режиме с использованием бортовых систем, которые обеспечивают автоматический контроль траектории полета до точки выравнивания с посадочной поверхностью, от которой пилот может переходить к выполнению безопасной посадки с помощью своего зрения без использования средств автоматического контроля.

128. Расширенные эксплуатационные возможности могут

предоставляться лишь в пределах утвержденной летной годности.

В настоящее время расширенные эксплуатационные возможности могут предоставляться только системам визуализации, включающим в себя датчик изображения, предоставляющий изображение фактической внешней обстановки в режиме реального времени на коллиматорном индикаторе.

129. Более подробная информация и инструктивные указания по системам автоматической посадки, HUD или эквивалентным индикаторам и системам визуализации содержатся в Doc 9365.

## **§ 2. Эксплуатационные виды применения**

130. Заявитель 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, а также для выполнения полетов при пониженных значениях видимости или RVR или как замена некоторых элементов наземных средств, например посадочных и (или) осевых огней.

Однако, учитывая специфику системы визуализации и характер схемы полета по кругу, ключевые визуальные ориентиры можно идентифицировать только посредством естественного зрения, и для существующих систем визуализации предоставление расширенных эксплуатационных возможностей не предусматривается. Система визуализации может обеспечить только улучшенную ситуационную осведомленность.

131. 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.

132. 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.

## **§ 3. Подготовка в области HUD**

133. Глава 35 АП № 100 устанавливают требования к подготовке и предыдущему опыту работы применительно к полетам с использованием HUD или эквивалентных индикаторов.

134. Программы подготовки в области HUD утверждаются Департаментом по авиации. Подготовка должна охватывать все виды полетов, для которых используется HUD или подходящий эквивалентный

индикатор.

Контроль за проведением такой подготовки должен осуществлять Департамент по авиации.

#### **§ 4. Системы визуализации**

135. Системы визуализации могут отображать электронные изображения фактической внешней обстановки в реальном времени, получаемые за счет использования датчиков изображения (инфракрасного, микроволнового и т.д. диапазонов) систем технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS), или отображать синтезированные изображения, полученные с помощью бортовых электронных систем искусственной визуализации (SVS) обеспечивая улучшенную ситуационную осведомленность пилота.

Системы визуализации могут состоять из сочетания этих двух систем. и называться комбинированными системами визуализации (CVS). Некоторые примеры CVS включают синтезируемые на основе базы данных изображения, объединяемые с получаемыми в реальном времени сенсорными изображениями, которые накладываются и согласовано выводятся на один индикатор.

136. Информация от систем визуализации может отображаться на коллиматорном индикаторе и (или) индикаторе на приборной панели. Системам визуализации, которые отвечают надлежащим требованиям, могут предоставляться расширенные эксплуатационные возможности.

Производство полетов с использованием EVS позволяет пилоту видеть изображение внешней обстановки в условиях темноты или других условиях ограниченной видимости.

Однако, учитывая специфику систем визуализации и характер схемы полета по кругу, ключевые визуальные ориентиры можно идентифицировать только посредством естественного зрения, и для существующих систем визуализации предоставление расширенных эксплуатационных возможностей не предусматривается. Система визуализации может обеспечить только улучшенную ситуационную осведомленность.

137. Огни светодиодных средств могут быть невидимыми для инфракрасных систем визуализации. Эксплуатантам ВС таких систем визуализации потребуется получать информацию о программах внедрения систем светодиодных огней на аэродромах, на которые они намереваются выполнять полеты.

Более подробная информация по вопросу использования светодиодных огней содержится в Doc 9365.

138. Усовершенствованный процесс отображения внешней обстановки может повысить степень ситуативной осведомленности.



Обеспечиваемое системой визуализации изображение может также позволить пилотам обнаруживать другие ВС на земле, элементы местности или препятствия на ВПП или РД или вблизи них.

Это может также позволять претендовать на получение расширенных эксплуатационных возможностей, если информация от системы визуализации представляется пилотам в удобном виде и от Департамента по авиации получено необходимое утверждение летной годности и специальное утверждение для комбинированной системы.

## **§ 5. Принципы использования**

139. Заходы на посадку по приборам включают в себя этап полета по приборам и этап визуального полета. Этап полета по приборам заканчивается в опубликованной MDA/H или DA/H, если не начат уход на второй круг. Использование EVS или CVS не изменяет применимых MDA/H или DA/H.

Продолжение захода на посадку из точки MDA/H или DA/H осуществляется с помощью визуальных ориентиров. Это также относится к полетам с использованием систем визуализации.

Разница заключается в том, что визуальные ориентиры будут получены путем использования EVS или CVS, посредством естественного зрения или системы визуализации в сочетании с естественным зрением, как показано на рисунке 1.



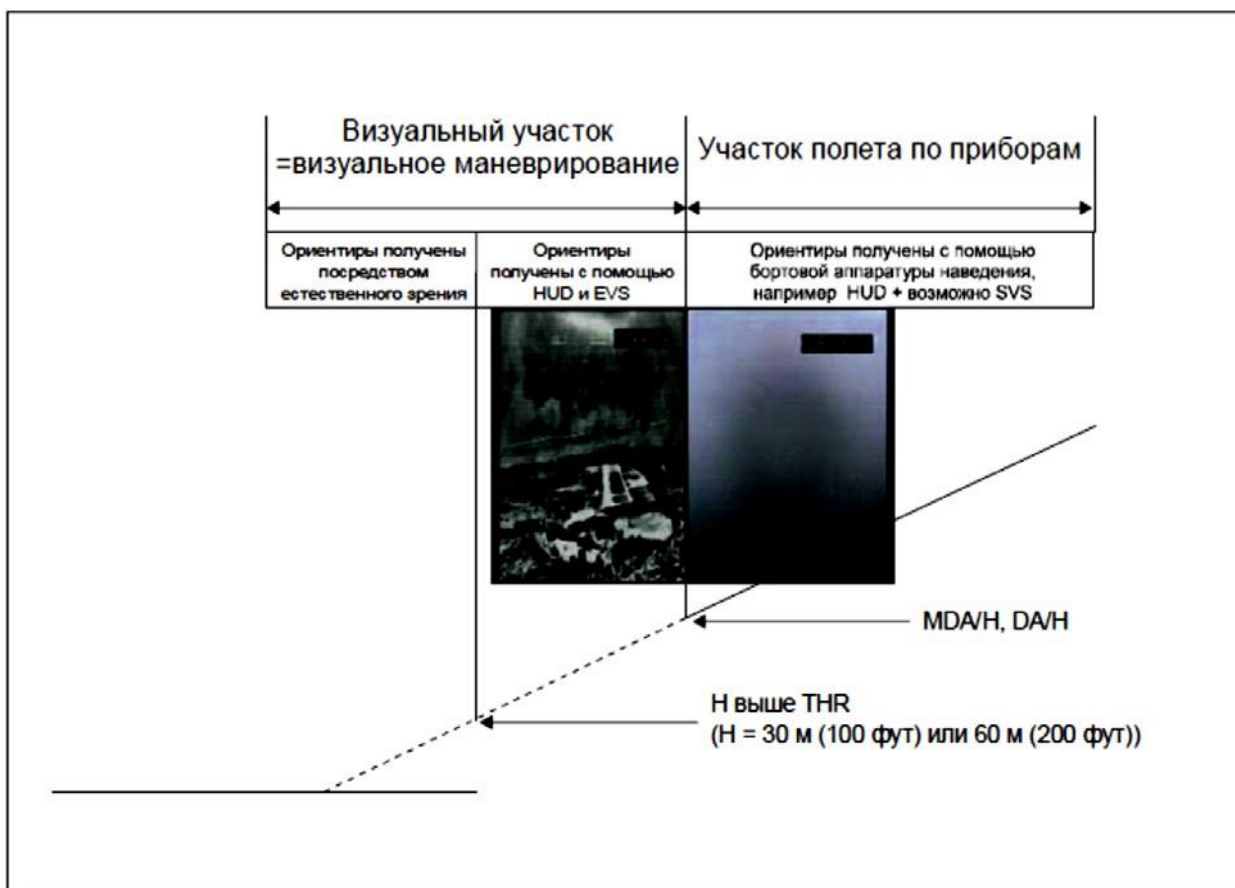


Рисунок 1. Полеты с EVS: переход от полета по приборам к визуальным ориентирам

140. При снижении до определенной относительной высоты на участке визуального полета, как правило 30 метров (100 футов) или выше, визуальные ориентиры могут быть получены только с помощью системы визуализации.

Установленное значение относительной высоты зависит от выданного Департаментом по авиации утверждения летной годности и специального утверждения.

141. Департамент по авиации утверждает программы подготовки и осуществляет контроль за проведением такой подготовки. Подготовкой должны охватываться все полеты, для которых используются системы визуализации.

142. Заявитель 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 эксплуатанта ВС имеется соответствующее специальное разрешение.

Соответствующие примеры приводятся Doc 9365.



## **§ 6. Гибридные системы**

143. Под термином «гибридная система», как правило, понимается сочетание двух или более систем. Типичная гибридная система обладает улучшенными характеристиками по сравнению с каждой из входящих в нее систем, что в свою очередь может способствовать предоставлению расширенных эксплуатационных возможностей.

Расширение числа компонентов гибридной системы, как правило, улучшает характеристики системы. Несколько примеров гибридных систем содержатся в Doc 9365.

## **§ 7. Расширенные эксплуатационные возможности**

144. Эксплуатационные минимумы аэродрома выражаются в RVR и MDA/H или DA/H. При установлении эксплуатационных минимумов аэродрома следует учитывать совокупные возможности оборудования самолетов и наземной инфраструктуры. ВС с лучшим оснащением могут выполнять полеты при более низких значениях естественной видимости, более низкой DA/H и (или) с использованием менее сложной наземной инфраструктуры.

Расширенные эксплуатационные возможности означают, что эксплуатационные минимумы аэродрома можно уменьшить для надлежащим образом оборудованных ВС.

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.

145. При выдаче эксплуатационных спецификаций в отношении расширенных эксплуатационных возможностей государство эксплуатанта обеспечивает, чтобы:

ВС отвечало соответствующим требованиям к выдаче сертификата летной годности;

информация, необходимая для эффективного выполнения летным экипажем полетных задач, была соответствующим образом предоставлена обоим пилотам в случаях, когда указанное в РПП количество членов экипажа более одного;

заявитель провел оценку факторов риска для безопасности полетов, выполняемых с использованием такого оборудования;

заявитель разработал и документально оформил выполнение штатных и нештатных процедур и MEL;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

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

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

заявитель установил соответствующие процедуры, касающиеся практики и программ поддержания летной годности (техническое обслуживание и ремонт).

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

Эксплуатантом рассчитываются более низкие эксплуатационные минимумы аэродрома, основанные на характеристиках (далее – РВАОМ) для выполнения взлета, захода на посадку или посадки в конкретных условиях по сравнению с минимумом, предусмотренным для базового ВС.

РВАОМ может основываться на расширенных эксплуатационных возможностях и не ограничиваются полетами по PBN.

Дополнительный инструктивный материал по РВАОМ содержится в Doc 9365.

## **§ 8. Схемы выполнения полетов**

147. В соответствии с пунктом 411 АП № 100 программы подготовки в области HUD утверждаются Департаментом по авиации. Подготовка должна охватывать все виды полетов, для которых используется HUD или подходящий эквивалентный индикатор.

148. Заявитель должен разрабатывать подходящие схемы выполнения полетов, связанные с использованием систем автоматической посадки, HUD или эквивалентных индикаторов, систем визуализации и гибридных систем.

Положения, касающиеся этих схем, должны включаться в РПП и охватывать по крайней мере следующие вопросы:

- ограничения;
- расширенные эксплуатационные возможности;
- планирование полетов;
- наземные и воздушные операции;
- оптимизацию работы экипажа;
- стандартные эксплуатационные правила;
- планы полета ОВД и связь.



## § 9. Специальное разрешение

149. Заявитель может выполнять полеты с системой автоматической посадки, HUD или эквивалентными индикаторами, систем EVS, SVS, CVS только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

150. Для получения специального разрешения заявителю необходимо предоставить в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов с использованием HUD по форме согласно приложению 18, установленной АП № 100, указать планируемые эксплуатационные возможности.

151. Заявитель 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.

152. Заявитель должен разработать и внести в РПП стандартные эксплуатационные процедуры.

В РПП заявителю необходимо указать:

любое ограничение, которое накладывается утверждением летной годности или специальным эксплуатационным утверждением;

какое влияние оказывает любое расширение эксплуатационных возможностей на:

планирование полета в части выбора аэродрома назначения и запасного аэродрома;

наземные операции;

выполнение полета, например, запрет на заход на посадку и минимальная видимость в полете;

CRM, которая учитывает тот факт, что пилоты могут использовать различные средства индикации;

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

стандартные эксплуатационные процедуры, например, использование систем автоматического управления полетом, голосовые команды, которые могут быть специфическими для системы визуализации или гибридной системы, критерии установившегося захода на посадку; планы полетов и радиосвязь органов ОВД.

153. В том случае, когда запрос на специальное разрешение связан с расширением эксплуатационных возможностей, обеспечиваемыми системами, не включающими систему визуализации, содержащийся в настоящем дополнении инструктивный материал по утверждениям можно использовать в применимом объеме, определяемом государством эксплуатанта ВС.

154. Системы, которые не используются для получения расширенных эксплуатационных возможностей или не являются критическими для соблюдения эксплуатационных минимумов аэродрома в ином смысле, например, системы визуализации, используемые для повышения степени ситуативной осведомленности могут использоваться без специального утверждения.

Заявитель в РПП должен указать стандартные эксплуатационные правила для таких систем. Примером такого вида эксплуатации является EVS или SVS с выводом информации на индикатор на приборной панели, который используется лишь для получения информации об окружающей обстановке вокруг ВС при выполнении наземных операций, когда этот индикатор не находится в основном поле зрения пилота.

Для повышения степени ситуативной осведомленности необходимо обеспечить, чтобы использование системы визуализации не создавало помех выполнению стандартных процедур или эксплуатации, или использованию других бортовых систем. В некоторых случаях обеспечение совместимости может потребовать внесения изменений в стандартные процедуры для других бортовых систем или оборудования.

155. Любое расширение эксплуатационных возможностей следует отражать в эксплуатационных спецификациях соответственно для конкретного типа или ВС.

При оценке заявителя на соответствие требованиям в отношении расширенных эксплуатационных возможностей ВС применяется инспекционный контрольный перечень, приведенный в приложении 3 к настоящему Дополнению.

156. Более полный инструктивный материал по этим вопросам содержится в Doc 9365.

Приложение 1  
к Дополнению 4

**Инспекционный контрольный перечень**  
**проверки заявителя на соответствие требованиям**  
**для получения специального разрешения на выполнение полетов**  
**в условиях низкой видимости**

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Заявленная спецификация: \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п                                | Проверяемые элементы                                                                                                              | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|                                         |                                                                                                                                   | Да                     | Нет |            |
| Документы в области летной годности     |                                                                                                                                   |                        |     |            |
| 1.                                      | Копии удостоверения летной годности в части подтверждающей допуск ВС к полетам в LVO (взлет, заход на посадку по CAT II, CAT III) |                        |     |            |
| 2.                                      | Состав бортового оборудования, необходимого для осуществления захода на посадку по CAT II, CAT III.                               |                        |     |            |
| 3.                                      | Перечень отказов бортовых систем или оборудования, требующих принятия внештатных или чрезвычайных действий.                       |                        |     |            |
| 4.                                      | MEL в части касающейся оборудования ВС для полетов по CAT II, CAT III.                                                            |                        |     |            |
| 5.                                      | Копия программы ТО бортового оборудования ВС, касающейся выполнения полетов по CAT II, CAT III.                                   |                        |     |            |
| 6.                                      | Копия утвержденной программы начальной и периодической подготовки инженерно-технического персонала по CAT II, CAT III.            |                        |     |            |
| Документы в области летной эксплуатации |                                                                                                                                   |                        |     |            |
| 7.                                      | Наличие в РПП следующих процедур:                                                                                                 |                        |     |            |
|                                         | 7.1. Проверка командиром ВС соответствия и работоспособности перед вылетом оборудования ВС при выполнении LVO/LVTO;               |                        |     |            |
|                                         | 7.2. Влияние на минимум для взлета и посадки изменение статуса наземного оборудования и оборудования ВС;                          |                        |     |            |
|                                         | 7.3. Действия при отказах, срабатывании предупредительной сигнализации и других нештатных ситуациях;                              |                        |     |            |
|                                         | 7.4. Минимальные требования по визуальному контакту для продолжения захода ниже DA(H) и MDA(H);                                   |                        |     |            |
|                                         | 7.5. Значение правильной посадки членов летного экипажа на рабочих местах и угла зрения;                                          |                        |     |            |
|                                         | 7.6. Действия в случае потери установленного визуального контакта;                                                                |                        |     |            |



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| 7.7. Использование информации о скорости ветра, сдвиге ветра, турбулентности, состоянии ВПП для корректировки минимума в сторону повышения;                                                                                                                                                                            |  |  |  |
| 7.8. Информация о предельно-допустимых отклонениях от линии курса и глиссады ILS.                                                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |
| 7.9. Установлены эксплуатационные минимумы для каждого запланированного аэродрома                                                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |
| 7.10. Стандартный порядок действий летного экипажа при заходе на посадку по приборам, соответствующий рассматриваемому ВС, включая распределение обязанностей между членами летного экипажа PF/PNF при работе с бортовым оборудованием и ответственности за перекрестный контроль во время захода на посадку и посадки |  |  |  |
| 7.11. Стандартные голосовые указания, включая голосовое подтверждение факта достижения критической абсолютной высоты или высоты принятия решения; требования по отсчету высоты по радиовысотомеру для обеспечения контроля полета по приборам одним из пилотов до момента завершения посадки;                          |  |  |  |
| 7.12. Предпочтительное использование техники захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке при точных заходах на посадку, используя автоматическую систему захода и посадки;                                                                                                                           |  |  |  |
| 7.13. Запрещение выполнения захода на посадку по приборам по категории II и категории III, если не предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR)                                                                                                                                                       |  |  |  |
| 7.14. Процедуры сбора информации от летных экипажей с целью контроля системы регистрации удачных и неудачных автоматических заходов и (или) автоматических посадках.                                                                                                                                                   |  |  |  |
| 7.15. Установлены минимумы для взлета                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |
| 7.16. Установлены минимумы для каждого типа захода на посадку                                                                                                                                                                                                                                                          |  |  |  |
| 7.17. Любая корректировка минимумов в сторону повышения в случае ухудшения работы или отказов бортовых или наземных систем.                                                                                                                                                                                            |  |  |  |
| 7.18. Право командира ВС использовать более высокие минимумы, когда это, по его мнению, диктуется обстоятельствами.                                                                                                                                                                                                    |  |  |  |
| 7.19. Действия, предпринимаемые в случае ухудшения погодных условий ниже установленных минимумов.                                                                                                                                                                                                                      |  |  |  |
| 7.20. Требования в отношении запасного аэродрома при взлете, когда условия на вылет ниже посадочных минимумов.                                                                                                                                                                                                         |  |  |  |
| 7.21. Квалификация и подготовка летного состава (тренажер/летная подготовка)                                                                                                                                                                                                                                           |  |  |  |
| 7.22. Требования к периодической тренировке и проверке летного состава                                                                                                                                                                                                                                                 |  |  |  |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                               |                                                                                                                                        |  |  |  |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| 8.                            | Программы подготовки членов летного экипажа к полетам по САТ II, САТ III, утвержденная Департаментом по авиации.                       |  |  |  |
| 9.                            | Наличие и содержание Программы теоретического обучения для выполнения операций САТ II/САТ III.                                         |  |  |  |
| 10.                           | Наличие и содержание Программы практического обучения для операций САТ II/САТ III в воздухе или на тренажере.                          |  |  |  |
| 11.                           | Документы, подтверждающие допуск членов летных экипажей к полетам в LVO                                                                |  |  |  |
| 12.                           | Проведение обучения и периодических проверок в соответствии с требованиями РПП Часть D                                                 |  |  |  |
| <b>Требования к тренажеру</b> |                                                                                                                                        |  |  |  |
| 13.                           | Соответствие тренажера типу эксплуатируемых ВС                                                                                         |  |  |  |
| 14.                           | Копия сертификата тренажера, используемого для выполнения тренировок и проверок по САТ II, САТ III.                                    |  |  |  |
| 15.                           | Копия действующего одобрения Департаментом по авиации тренажера, используемого для выполнения тренировок и проверок по САТ II, САТ III |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

Приложение 2  
к Дополнению 4

Инспекционный контрольный перечень  
 проверки эксплуатанта ВС для подтверждения специального разрешения  
 на выполнение полетов в условиях низкой видимости (LVO)

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

ВС, регистрационный номер: \_\_\_\_\_

Запрашиваемая спецификация: \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п                                | Наименование документа                                                                                                                                                                                                                                   | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|                                         |                                                                                                                                                                                                                                                          | Да                     | Нет |            |
| Документы в области летной годности     |                                                                                                                                                                                                                                                          |                        |     |            |
| 1.                                      | Копии сертификата типа или иного документа, подтверждающего допуск ВС к заходу на посадку и посадку по САТ II, САТ III ИКАО                                                                                                                              |                        |     |            |
| 2.                                      | Копии сертификата типа или иного документа, подтверждающего допуск ВС к взлету в условиях низкой видимости                                                                                                                                               |                        |     |            |
| 3.                                      | Перечень допустимых отклонений в работе бортового оборудования, связанный с перечнем минимального оборудования (сверенный MEL)                                                                                                                           |                        |     |            |
| 4.                                      | Выполнение периодического технического обслуживания оборудования ВС, обеспечивающего выполнение полетов в условиях низкой видимости (копии карты-наряда)                                                                                                 |                        |     |            |
| 5.                                      | Проведение учета и анализа отказов бортовых систем посадки ВС                                                                                                                                                                                            |                        |     |            |
| Документы в области летной эксплуатации |                                                                                                                                                                                                                                                          |                        |     |            |
| 6.                                      | Наличие в РПП процедур для выполнения полетов в условиях низкой видимости: (LVO)                                                                                                                                                                         |                        |     |            |
| 7.                                      | Информация о наличии изменений и дополнений в РПП и Программы ТО, касающиеся выполнения полетов в LVO (при наличии изменений и дополнений).                                                                                                              |                        |     |            |
| 8.                                      | Внедрение системы предоставления данных от авиационного персонала и сторонних организаций по выполнению полетов в условиях низкой видимости (информация об автоматических заходах на посадку и посадках (успешных и неуспешных) за последние 12 месяцев) |                        |     |            |
| 9.                                      | Определены минимумы для каждого типа захода на посадку                                                                                                                                                                                                   |                        |     |            |
| 10.                                     | Определены минимумы для взлета                                                                                                                                                                                                                           |                        |     |            |
| 11.                                     | Проведение периодических проверок летного состава выполнения требований при полетах в LVO                                                                                                                                                                |                        |     |            |
| 12.                                     | Отработка на тренажере действий членов экипажа при отдельных отказах бортовых систем посадки ВС                                                                                                                                                          |                        |     |            |
| 13.                                     | Проведение обучения членов летного экипажа по                                                                                                                                                                                                            |                        |     |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                              |                                                                                                                                                                                                         |         |       |  |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------|--|
|                                              | программе подготовки членов летного экипажа для допуска к выполнению взлетов и заходов на посадку в LVO в межсертификационный период                                                                    |         |       |  |
| 14.                                          | Копии документов, подтверждающих допуск членов летных экипажей к выполнению полетов в LVO (взлет, заход на посадку и посадка по CAT II, CAT III) после проведения обучения в межсертификационный период |         |       |  |
| 15.                                          | Использование расширенных эксплуатационных возможностей ВС в LVO (HUD или системы визуализации EVS, EFVS, SVS, SVGS и CVS)                                                                              |         |       |  |
| 16.                                          | Соответствие тренажера типу эксплуатируемых ВС (срок действия сертификата)                                                                                                                              |         |       |  |
| Заключение: _____<br>_____<br>_____<br>_____ |                                                                                                                                                                                                         |         |       |  |
| Должность                                    | Ф.И.О.                                                                                                                                                                                                  | Подпись | Дата  |  |
| Инспектор УПП                                | _____                                                                                                                                                                                                   | _____   | _____ |  |
| Инспектор УЛГ                                | _____                                                                                                                                                                                                   | _____   | _____ |  |

Приложение 3  
к Дополнению 4

Инспекционный контрольный перечень  
 проверки заявителя на соответствие требованиям к использованию  
 расширенных эксплуатационных возможностей

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Заявленная спецификация: \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Проверяемые элементы                                                                                                                                                                                      | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                                                                                           | Да                     | Нет |            |
| 1.       | Наличие действующего сертификата эксплуатанта ВС                                                                                                                                                          |                        |     |            |
| 2.       | Наличие в РПП следующих процедур в отношении расширенных эксплуатационных возможностей:                                                                                                                   |                        |     |            |
|          | 2.1. порядок предоставления обоим пилотам информации для выполнения полетных задач, в случае, когда количество членов экипажа более одного;                                                               |                        |     |            |
|          | 2.2. наличие в MEL перечня оборудования, которое необходимо проверить перед началом выполнения полетов в условиях низкой видимости (LVO) для полетов усовершенствованных ВС.                              |                        |     |            |
|          | 2.3. в РПП разработаны и документально оформлены порядок штатных и нештатных процедур для полетов усовершенствованных ВС.                                                                                 |                        |     |            |
|          | 2.4. наличие и содержание Программ теоретического обучения членов летного экипажа и, участвующего в подготовке к полету для усовершенствованных ВС;                                                       |                        |     |            |
|          | 2.5. Проведение обучения и проверок в соответствии с требованиями РПП Часть D.                                                                                                                            |                        |     |            |
|          | 2.6. Наличие процедур системы сбора, оценки данных и мониторинга тенденций применительно к полетам в условиях низкой видимости, в отношении которых применяются расширенные эксплуатационные возможности; |                        |     |            |
|          | 2.7. Установлены минимумы для взлета                                                                                                                                                                      |                        |     |            |
|          | 2.8. Установлены минимумы для каждого типа захода на посадку                                                                                                                                              |                        |     |            |
|          | 2.8. Установлены минимумы аэродрома, основанные на характеристиках (РВАОМ)/                                                                                                                               |                        |     |            |
| 3.       | Наличие и соответствие установленным требованиям тренажера:                                                                                                                                               |                        |     |            |
| 4.       | Требования к периодической тренировке и проверке летного состава                                                                                                                                          |                        |     |            |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|    |                                                                                                                                                                        |  |  |  |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| 5. | Подготовка летного состава, допуск к использованию расширенных эксплуатационных возможностей ВС                                                                        |  |  |  |
| 6. | Оценка факторов рисков для безопасности полетов, выполняемых с использованием усовершенствованных ВС;                                                                  |  |  |  |
| 7. | Наличие ВС, отвечающего соответствующим требованиям к выдаче сертификата летной годности.                                                                              |  |  |  |
| 8. | Наличие установленных соответствующих процедур, касающихся практики и программ поддержания летной годности усовершенствованных ВС (техническое обслуживание и ремонт). |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Дополнение 5  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ  
ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ С УВЕЛИЧЕННЫМ ВРЕМЕНЕМ  
УХОДА НА ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ (EDTO)**

**ГЛАВА 1  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, Дос 9760, Дос 10085 «Руководство по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)», АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к EDTO.

2. Дополнение устанавливает:  
требования, предъявляемые к заявителю для EDTO;  
процедуры выдачи заявителю специального разрешения на EDTO;  
порядок проведения контроля и контроля за эксплуатационной деятельностью заявителя.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к EDTO, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и проверки эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители должны использовать настоящее Дополнение:  
при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к EDTO;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на EDTO;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при EDTO.

4. Действие настоящих процедур распространяется на ВС с двумя или более газотурбинными двигателями с разрешенной взлетной массой более 5 700 кг.

5. Сущность правил производства полетов с увеличенным временем

ухода на запасной аэродром состоит в том, чтобы предоставить возможность использовать самолеты с двумя и более газотурбинными двигателями, при обеспечении достаточного уровня безопасности полетов.

С этой целью Департамент по авиации каждому заявителю на каждый заявляемый тип самолета устанавливает величину порогового времени, которая вносится в соответствующий раздел эксплуатационных спецификаций.

6. Полеты на самолетах с двумя газотурбинными двигателями выполняются таким образом, чтобы в любой точке маршрута в случае отказа одного двигателя продолжительность полета до запасного аэродрома в штилевых условиях на скорости, обеспечиваемой OEI, составила не более 60 минут.

7. Полеты на самолетах с тремя и более газотурбинными двигателями выполняются таким образом, чтобы при полете на утвержденной крейсерской скорости (в условиях стандартной атмосферы и штиля) при АЕО в любой точке маршрута величина порогового времени не должна превышать 180 минут.

8. Сравнение маршрутов полета без учета и с учетом правил EDTO показано на рисунке 1.

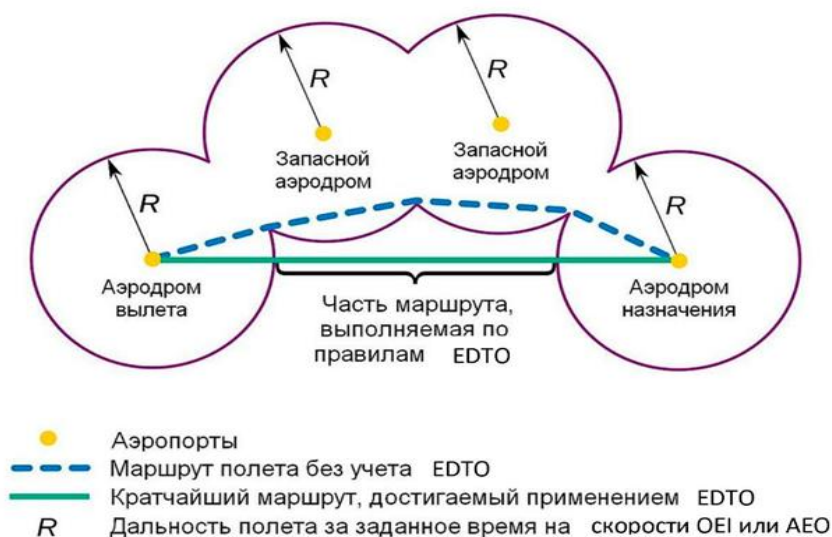


Рисунок 1. Сравнение маршрутов полета без учета и с учетом правил EDTO.

Общая схема производства полетов продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте при EDTO показана на рисунке 2.

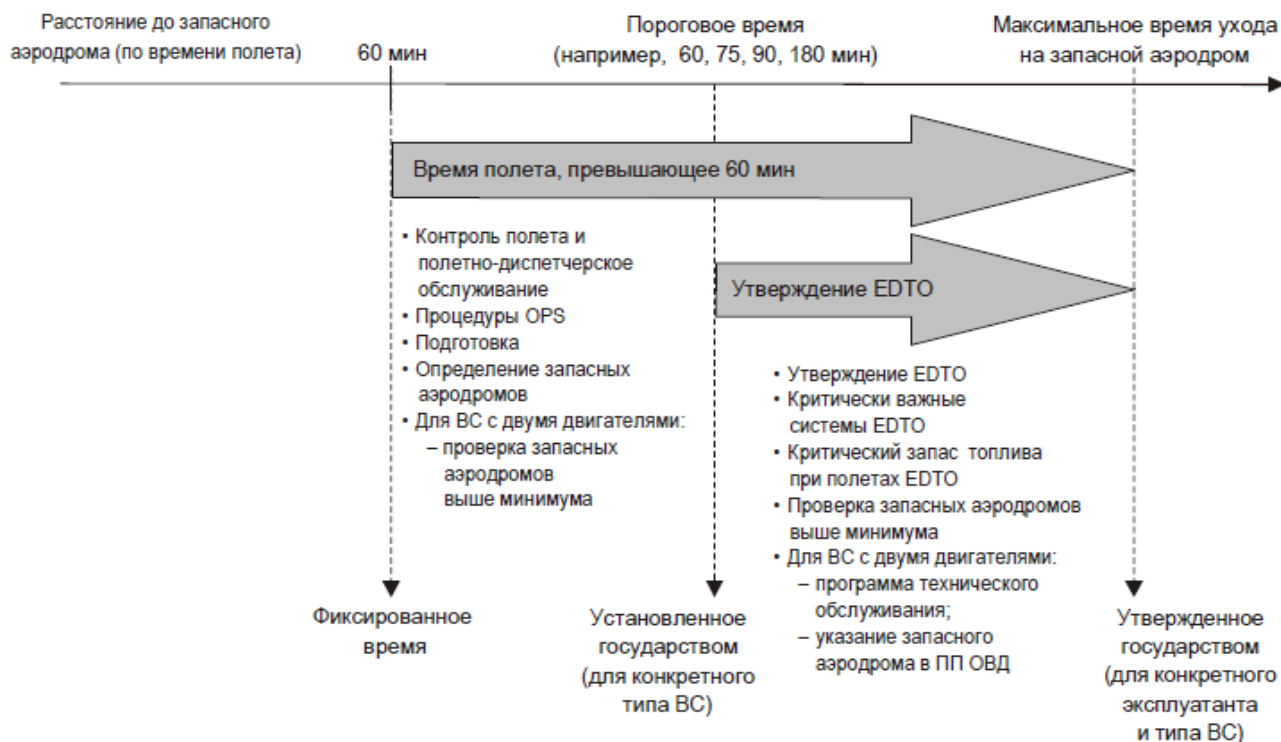


Рисунок 2. Общая графическая схема EDTO

9. В качестве дополнительных мер по обеспечению безопасности полетов на самолетах с двумя или более газотурбинными двигателями вводятся дополнительные эксплуатационные требования, при удовлетворении которых заявитель имеет возможность последовательно получить максимальное время ухода на запасной аэродром, превышающее установленное пороговое время.

10. Максимальное время ухода на запасной аэродром для заявителя конкретного типа самолета, выполняющего полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, утверждается Департаментом по авиации.

11. Перед началом выполнения полетов самолетами по конкретному маршруту с точкой, установленной за пределами соответствующего порогового времени при EDTO, заявитель должен получить от Департамента по авиации разрешение на EDTO в виде специального разрешения.

12. Все положения для производства полетов самолетов с газотурбинными двигателями, время полета которых до запасного аэродрома на маршруте превышает 60 минут, также применяются к полетам с EDTO.

13. Положения EDTO для самолетов с двумя газотурбинными двигателями не отличаются от предыдущих положений по ETOPS. Поэтому при подготовке документов заявителя для самолетов с двумя

газотурбинными двигателями, до внесения соответствующих изменений в руководства по летной эксплуатации, разрешено применять аббревиатуру ETOPS вместо EDTO.

## **ГЛАВА 2**

### **ТРЕБОВАНИЯ К EDTO (ДЛЯ САМОЛЕТОВ С ДВУМЯ И БОЛЕЕ ГАЗОТУРБИННЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ)**

#### **§ 1. Общие положения**

14. Под применяемыми требованиями к полетам самолетов с газотурбинными двигателями при EDTO понимается, что:

заявитель несет ответственность за руководство полетами, за начало, продолжение, окончание полета или изменение маршрута полета;

процедуры полетно-диспетчерского обслуживания означают метод контроля и наблюдения за производством полетов. Это не подразумевает конкретного требования к наличию свидетельств у полетных диспетчеров или системам сопровождения полета по всему маршруту;

эксплуатационные процедуры означают подробное изложение организации и методов осуществления руководства полетами и полетно-диспетчерского обслуживания в соответствующем (соответствующих) руководстве (руководствах) и содержат описание обязанностей в отношении начала, продолжения, окончания полета или изменения в каждом случае маршрута полета, а также метода контроля и наблюдения за производством полетов;

программа подготовки заявителя предусматривает обучение пилотов, сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) и инженерно-технического персонала.

15. Заявитель обеспечивает, чтобы следующая информация, относящаяся к каждому типу или модификации самолетов, была включена в РПП:

утвержденная скорость с OEI для каждого типа используемых самолетов с двумя газотурбинными двигателями;

утвержденная скорость с АЕО для каждого типа используемых самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей;

максимальное расстояние до запасного аэродрома, выраженное в минутах с учетом утвержденных скоростей.

16. Для определения расстояния, от точки на маршруте до запасного аэродрома на маршруте, превышающего пороговое время эксплуатант ВС, выбирает и утверждает в Департаменте по авиации любую скорость в сертифицированном диапазоне режимов полета самолета:

скорость с OEI для каждого типа используемых самолетов с двумя

газотурбинными двигателями;

скорость с АЕО, которая представляет собой любую скорость при всех работающих двигателях в сертифицированном диапазоне режимов полета самолета.

17. Расстояние полета рассчитывается от точки ухода на запасной аэродром на крейсерской скорости с ОЕІ в течение 60 минут в условиях МСА и в штилевых условиях (см. рисунках 3 и 4).

В целях расчета расстояния можно учитывать влияние снижения до высоты горизонтального стабилизированного полета.

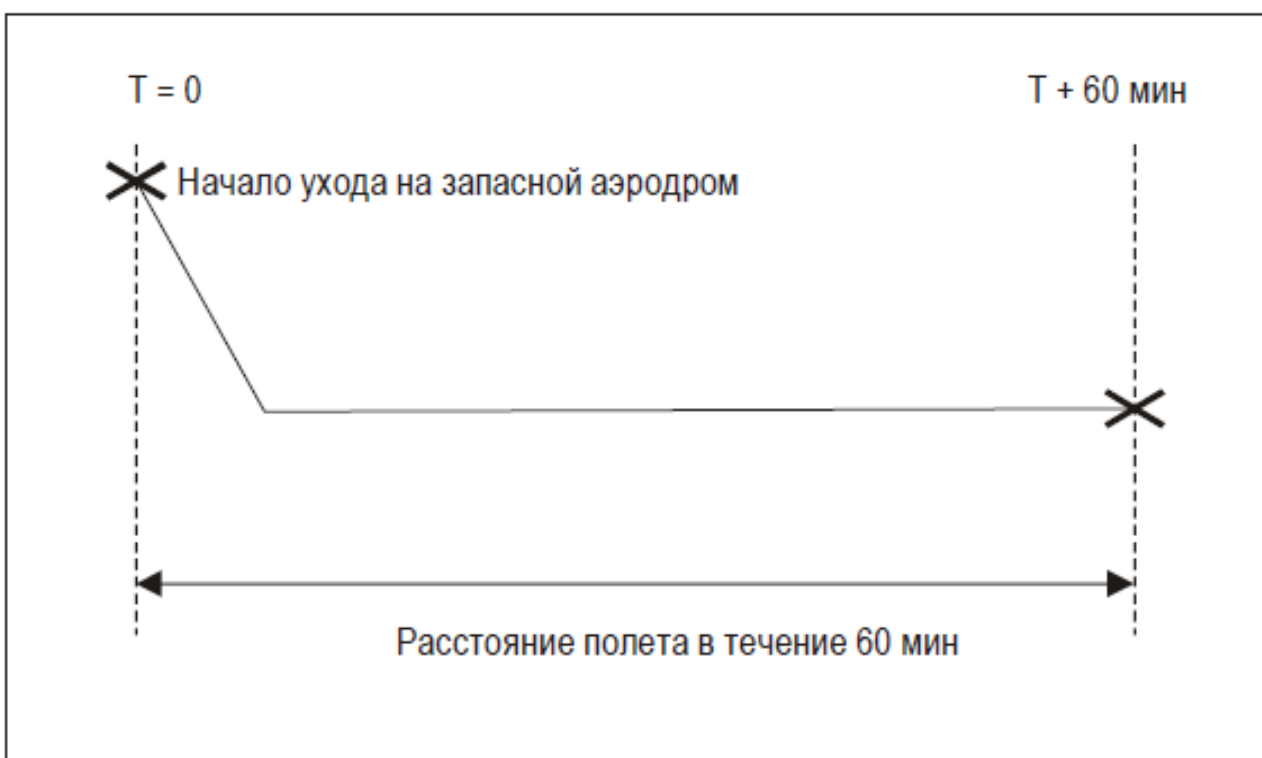


Рисунок 3. Расстояние полета в течение 60 минут, самолеты с двумя газотурбинными двигателями.



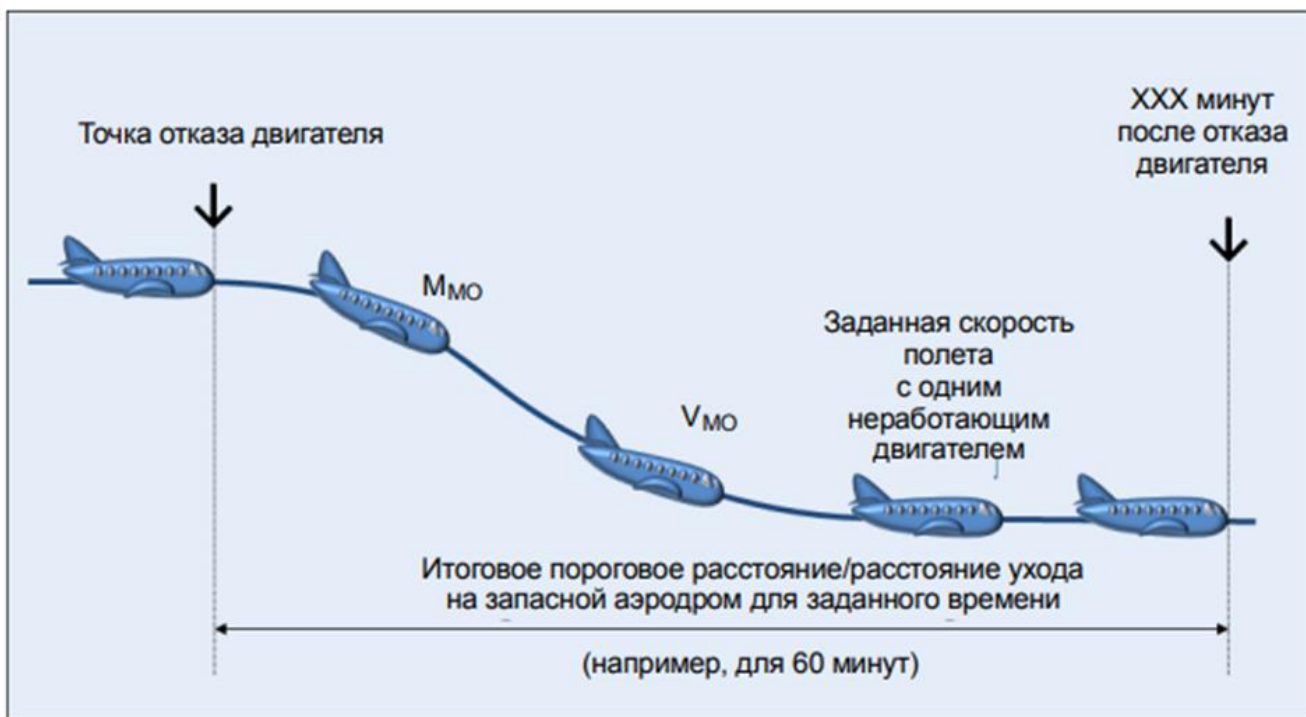


Рисунок 4. Пример профиля снижения до безопасного эшелона полета: максимальная скорость с ОЕИ/номинальная тяга.

18. Для определения того, что полет от точки на маршруте до запасного аэродрома на маршруте превышает 180 минут, эксплуатант ВС, использующий самолеты, имеющие более двух газотурбинных двигателей, выбирает утвержденную скорость при АЕО. Расстояние полета рассчитывается от точки ухода на запасной аэродром на крейсерской скорости при АЕО в течение 180 минут в МСА и в штилевых условиях.

Для выполнения полетов по правилам EDTO расчеты порогового расстояния и максимального расстояния полета до запасного аэродрома должны при полете основываться на аналогичном скоростном режиме при АЕО. Пересчет выполняется с использованием данных изготовителя самолета, взятых из эксплуатационной документации или полученных с помощью программных средств или, в соответствующих случаях, данных, определенных на основе базовых взаимосвязей аэродинамических параметров и скоростных характеристик.

19. Для всех полетов, превышающих пороговое время при EDTO, эксплуатант ВС учитывает при отправлении самолета предельное значение ограничения времени полета для критически важных систем ETDO, если таковые имеются, указанное (прямо или косвенно) в руководстве по эксплуатации ВС и имеющие отношение к данному виду производства полетов.

20. Заявитель следит за тем, чтобы от любой точки на маршруте

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

максимальное время ухода на запасной аэродром не превышало предельного значения ограничения времени полета для критически важных систем при EDTO, определенного Департаментом по авиации и уменьшенного на величину запаса эксплуатационной безопасности, как правило, на 15 минут.

21. Временные ограничения применительно к пожаротушению в грузовом отсеке, рассматриваются как составная часть «предельного значения ограничения времени полета для критически важных систем при EDTO».

22. Заявитель учитывает утвержденную скорость, приведенную в пункте 16 настоящего Дополнения, или рассматривает возможность корректировки этой скорости с учетом прогноза в отношении направления ветра и температурных условий для полетов с превышением порогового времени (например, более 180 минут) в соответствии с определением государства эксплуатанта ВС.

Устанавливаемое пороговое время не является эксплуатационным ограничением. Это время полета до запасного аэродрома на маршруте, которое устанавливается государством эксплуатанта ВС в качестве порогового времени при EDTO, по истечении которого следует обращать особое внимание на характеристики самолета, а также на соответствующий опыт эксплуатанта ВС в области производства полетов, прежде чем предоставить разрешение на EDTO.

23. При установлении максимального времени ухода на запасной аэродром, необходимо учитывать предельное значение ограничения времени полета для критически важных систем при EDTO, если таковые имеются, указанные (прямо или косвенно) в руководстве по эксплуатации ВС для конкретного типа самолета с учетом эксплуатационного опыта эксплуатанта ВС и его полетов EDTO, если таковые выполняются на данном типе самолета или если они соответствуют другому типу или модели самолета.

24. Руководство по эксплуатации ВС содержит достаточное количество справочного материала для определения необходимого запаса топлива в особых случаях полета, связанных с ухудшением аэродинамических характеристик самолета из-за отказа двигателя, попадания в условия обледенения, необходимостью изменения высоты полета, неконтролируемого раскрытия реверсивного устройства двигателя, а также подробности любых других условий, влияющих на EDTO.

## § 2. Пороговое время

25. Для определения того, находится ли точка на маршруте за



пределами порогового времени при EDTO, установленного для полета до запасного аэродрома на маршруте, заявитель использует утвержденную скорость при АЕО/OEI, указанные в пункте 16 настоящего Дополнения. Расчет расстояния от точки ухода на запасной аэродром, выполняемого на крейсерской скорости в пределах порогового времени, схематически показаны на рисунках 5 и 6.

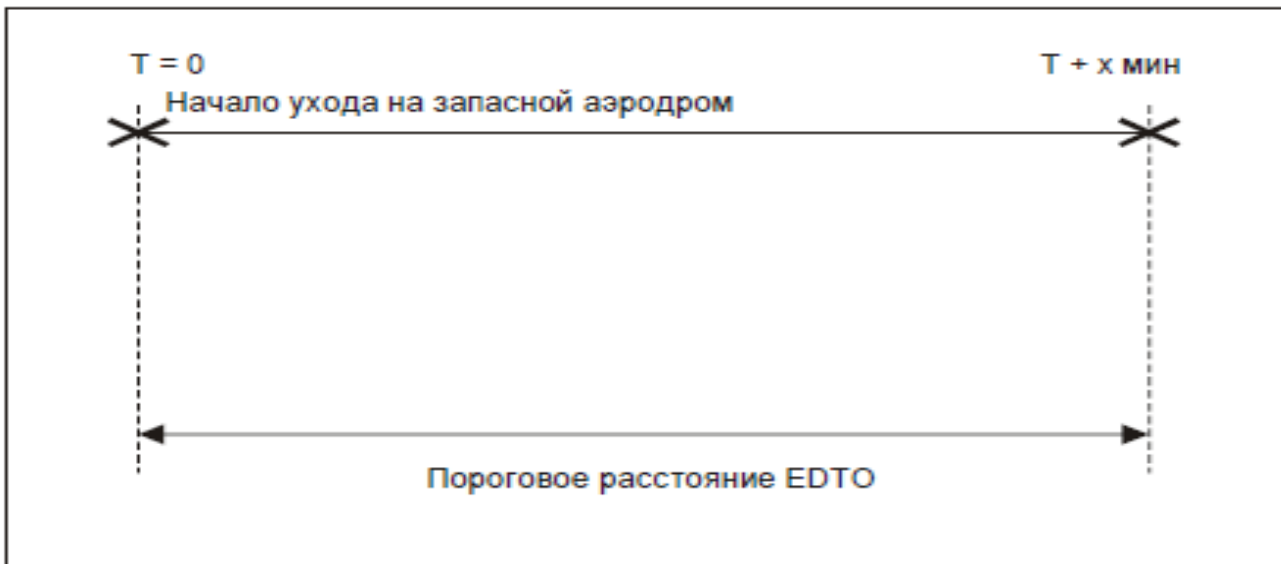


Рисунок 5. Пороговое расстояние. Самолеты, имеющие более двух газотурбинных двигателей.

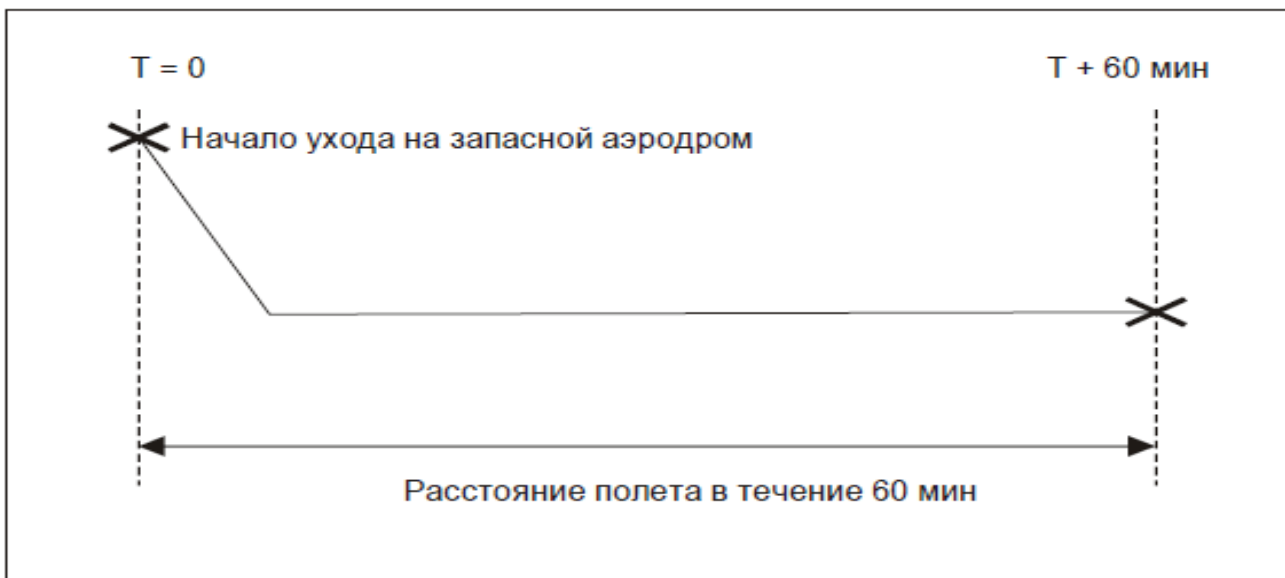


Рисунок 6. Пороговое расстояние. Самолеты с двумя газотурбинными двигателями

26. Пороговое время определяет расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует утверждения полета EDTO Департаментом по авиации.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

При установлении порогового времени и для поддержания требуемого уровня безопасности полетов Департамент по авиации обеспечивает, чтобы:

удостоверение соответствия нормам летной годности типа самолета конкретно позволяла производить полеты с превышением порогового времени с учетом аспектов конструкции и надежности самолетных систем;

надежность двигательной системы являлась таковой, что риск отказа обоих двигателей по независимым причинам чрезвычайно мал (для самолетов с двумя газотурбинными двигателями);

выполнялись все необходимые особые требования к техническому обслуживанию (для самолетов с двумя газотурбинными двигателями);

выполнялись конкретные требования полетно-диспетчерского обслуживания;

были установлены необходимые эксплуатационные правила, которые должны соблюдаться в полете;

эксплуатант ВС имел достаточный опыт предыдущих полетов по аналогичным маршрутам на подобных типах самолетов.

Требования к опыту эксплуатации повышаются или понижаются после анализа представляемой на рассмотрение подтверждающей документации каждом конкретном случае. При рассмотрении вопроса о величине порогового времени для эксплуатанта ВС учитываются такие факторы, как наличие многочисленных соответствующих аэродромов, надежность связи с органами обслуживания воздушного движения, выполнение полетов по маршрутам с особенно устойчивыми метеоусловиями, а также опыт эксплуатации заявляемых типов самолетов.

27. Для определения, не превышает ли полет до точки на маршруте порогового времени, установленного для полета EDTO до запасного аэродрома на маршруте, заявитель придерживается скорости, указанной в пункте 16 настоящего Дополнения.

28. Заявитель, получивший специальное разрешение на EDTO, выполняет полеты в районах и по маршрутам, где время отклонения на запасной аэродром с любой точки маршрута находится в пределах, утвержденного Департаментом по авиации максимального времени ухода на запасной аэродром для конкретного типа самолета.

### **§ 3. Максимальное время ухода на запасной аэродром**

28. Для определения максимального расстояния полета по времени до запасного аэродрома на маршруте заявитель использует утвержденную скорость при АЕО/ОЕІ. Расчет расстояния от точки ухода на запасной аэродром, выполняемого на крейсерской скорости в пределах



максимального времени полета до запасного аэродрома, схематически показан на рисунках 7 и 8.

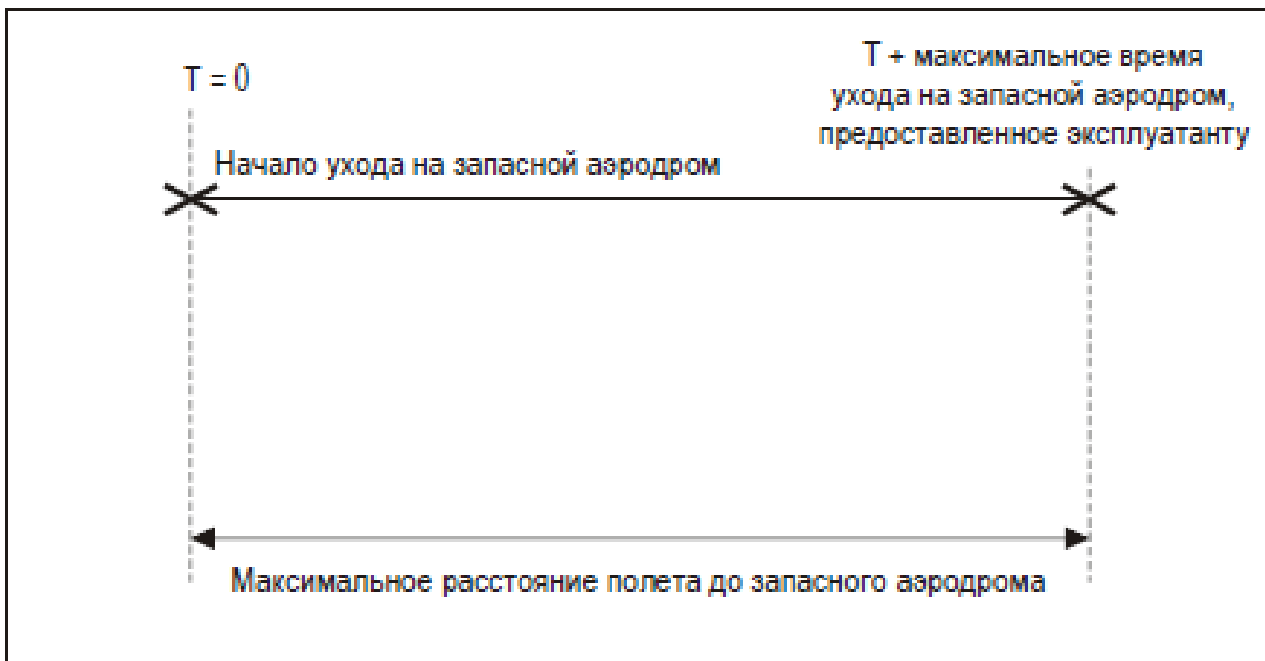


Рисунок 7. Максимальное расстояние полета до запасного аэродрома. Самолеты, имеющие более двух газотурбинных двигателей

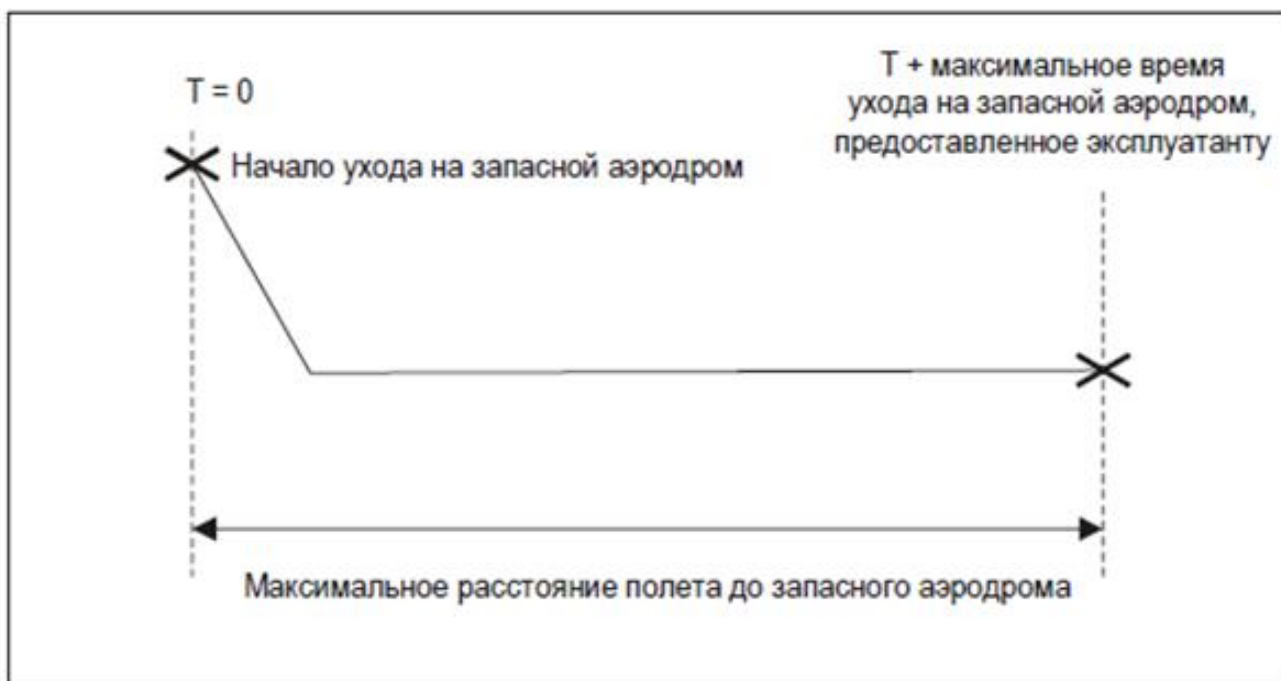


Рисунок 8. Максимальное время ухода на запасной аэродром. Самолеты с двумя газотурбинными двигателями

30. При утверждении максимального времени ухода на запасной аэродром Департамент по авиации учитывает сертифицированные

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

характеристики самолетов, выполняющих полеты при EDTO, критически важные системы самолетов для EDTO (например, предельное значение ограничения времени полета для критически важных систем при EDTO, если таковые имеются, относящиеся к данному виду производства полетов) для конкретного типа самолета с учетом эксплуатационного опыта эксплуатанта ВС и его полетов при EDTO на данном типе самолета или в соответствующих случаях на другом типе или модели самолета.

31. Утвержденное Департаментом по авиации для эксплуатанта ВС максимальное время ухода на запасной аэродром не должно превышать сертифицированные характеристики самолета, выполняющего полеты EDTO, или предельного значения ограничения времени полета для критически важных систем при EDTO, указанного в руководстве по летной эксплуатации и уменьшенного на величину запаса эксплуатационной безопасности, на 15 минут.

#### **§ 4. Требования по планированию и выполнению полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром**

32. При планировании полетов при EDTO эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования:

заявитель должен иметь специальное разрешение Департамента по авиации на выполнение полетов при EDTO;

типовая конструкция АЕС имеет сертификат типа, подтверждающий допуск к полетам при EDTO;

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

самолет имеет допуск к полетам при EDTO, о чем имеется запись организации по техническому обслуживанию (или соответствующего подразделения эксплуатанта ВС) в бортовом журнале перед вылетом. Если по техническим причинам невозможно выполнить полет по маршруту полета при EDTO, то экипаж либо переносит вылет до устранения причин, либо выбирает маршрут, где запасные аэродромы располагаются не далее, чем 60 минут полета на одном двигателе (на одобренной крейсерской скорости при стандартных атмосферных в штилевых условиях) – для самолетов с двумя газотурбинными двигателями, и 180 минут полета – для самолетов имеющих более двух газотурбинных двигателей;

члены экипажа и технический персонал прошли специальную подготовку и имеют допуск к эксплуатации самолета по правилам полетов при EDTO;



инструктивный материал в отношении применения условий при переводе максимального времени ухода на запасной аэродром при выполнении EDTO в единицы расстояния и применения условий при переводе в расстояние ограничений по времени при отказе критически важной системы самолета EDTO, и учета при вылете ограничений по времени системы самолета EDTO содержится в Дос 10085 «Руководство по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром».

33. Во время планирования или выполнения полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром заявитель и КВС обеспечивают:

учет требований MEL, средств связи и навигации, поставки горюче-смазочных материалов, запасных аэродромов на маршруте и летно-технических характеристик самолета при планировании полета при EDTO;

в случае выключения только одного двигателя, при полете на самолете, имеющего более двух двигателей, КВС мог принять решение о продолжении полета, не выполняя посадку на ближайшем (по времени полета) запасном аэродроме на маршруте, если он уверен в безопасности продолжения данного полета. При полете на самолете с двумя двигателями, в случае выключения только одного двигателя КВС мог принять решение о продолжении полета и выполнении безопасной посадки на ближайшем (по времени полета) запасном аэродроме на маршруте;

в случае единичного отказа или множественных отказов критически важной системы или систем (исключая отказ двигателя), при EDTO продолжение полета до ближайшего запасного аэродрома на маршруте, на котором можно безопасно осуществить посадку, если только не было определено, что для безопасности полетов не возникает серьезной угрозы в результате принятия любого решения о продолжении полета по плану.

34. Метеорологические условия на запасных аэродромах и по маршруту во время принятия решения на вылет соответствуют значениям, изложенным в требованиях к выбору запасных аэродромов по правилам полетов при EDTO.

35. Для целей маршрутного планирования запасные аэродромы на маршруте выбираются на расстоянии не далее максимального времени полета до запасного аэродрома от точки ухода на запасной аэродром и быть пригодными для использования.

36. При полетах, на самолетах имеющих более двух газотурбинных двигателей, заявитель следит за тем, чтобы от любой точки на маршруте максимальное время ухода на запасной аэродром не превышало





минимального значения ограничения времени полета для критически важных систем при EDTO, уменьшенного на величину запаса эксплуатационной безопасности, равного 15 минут.

37. При полетах на самолетах с двумя газотурбинными двигателями, заявитель следит за тем, чтобы от любой точки на маршруте максимальное время ухода на запасной аэродром при всех двигателях, работающих в режиме крейсерской скорости, с учетом МСА и штилевых условий, не превышало значения ограничения времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке, уменьшенного на величину запаса эксплуатационной безопасности, равного 15 минут.

38. При EDTO, прежде чем самолет превысит пороговое время полета, должен всегда иметься запасной аэродром на маршруте, полетное время до которого не превышает максимального времени ухода на запасной аэродром, условия на котором будут к расчетному времени прилета отвечать установленным для эксплуатанта ВС соответствующим для производства этого полета эксплуатационным минимумам этого аэродрома или превышать их.

Если возникают обстоятельства, такие как погодные условия с характеристиками ниже разрешенных для выполнения посадки на данный аэродром, следует определить альтернативные действия, например, выбрать другой запасной аэродром на маршруте в пределах утвержденного для эксплуатанта ВС максимального времени полета до этого запасного аэродрома.

39. Заявитель, допущенный к EDTO с увеличенным временем ухода на запасной аэродром более 180 минут, предусматривает план доставки пассажиров в конечный аэропорт для каждого запасного аэропорта, используемого при полетах.

40. Перечень пригодных запасных аэродромов включается в план полета. Пригодный запасной аэродром отвечает следующим требованиям:

длина посадочной дистанции с учетом фактического ветра и состояния поверхности ВПП не менее потребной;

состояние наземных технических средств обеспечивает посадку самолета по опубликованному минимуму;

последний прогноз погоды, включающий в себя период времени 1 час до и 1 час после расчетного времени посадки, не хуже минимума при EDTO этого аэродрома. Кроме того, прогноз ветра, включая порывы, позволяют выполнить посадку самолета данного типа.

41. Уровень услуг, оказываемых аварийно-спасательными и противопожарными службами (далее – RFFS) аэропортов, перечисленных как запасные аэропорты при EDTO, соответствуют не ниже 4 категории



ICAO.

## **§ 5. Системы, критически важные для EDTO**

42. Критически важной для EDTO является система, отказ или ухудшение работы которой может серьезно повлиять на безопасность выполнения полетов ВС при EDTO или ее работоспособность имеет особое значение для обеспечения безопасного выполнения полета по правилам EDTO и посадки самолета при уходе на запасной аэродром.

К числу таких систем относятся:

системы электроснабжения, включая аккумуляторы (в соответствующих случаях);

гидросистемы;

пневматические системы;

приборное оборудование;

топливные системы;

системы управления полетом;

противообледенительные системы;

системы запуска двигателей и зажигания;

приборы контроля силовых установок;

системы навигации и связи;

двигатели;

вспомогательные силовые установки (ВСУ);

системы кондиционирования воздуха и регулирования давления в гермокабине;

противопожарные системы грузовых отсеков;

противопожарные системы двигателей;

аварийно-спасательное оборудование;

любое иное оборудование, необходимое для полетов по правилам EDTO.

43. Для каждого ВС, которые будут выполнять полеты при EDTO, заявитель должен составить перечень систем, критически важных для EDTO с целью контроля за соблюдением программы обеспечения надежности при EDTO, сбора и анализа информации о событиях, связанных с этими системами, а также соблюдением ограничений при параллельном выполнении работ авиационным персоналом по техническому обслуживанию, предусмотренных правилами EDTO.

44. Перечень систем, критически важных для EDTO, определяется на основе технической оценки результатов анализа безопасности полетов и (или) конструктивных требований. Как правило, этот перечень предоставляется изготовителем ВС в виде рекомендации, призванной

оказать помощь эксплуатантам ВС в составлении своих собственных перечней систем, критически важных для EDTO.

Заявитель может установить дополнительное оборудование или системы, которые, по его мнению, являются важными для EDTO (по соображениям безопасности полетов или экономическим соображениям).

45. Критически важные для EDTO системы оказывают влияние на программу технического обслуживания ВС при EDTO в следующих областях:

45.1. работы по техническому обслуживанию, при выполнении которых необходимо принимать меры предосторожности с целью избежать совершения человеком неоднократных ошибок. При обслуживании таких систем один и тот же техник не должен одновременно выполнять работы по техническому обслуживанию на двух системах, если при этом не обеспечивается двойной контроль. В число этих работ входят:

сервисная проверка ВС при EDTO – до выполнения ВС полета при EDTO должны быть устранены все неисправности этих систем или к ним применены положения соответствующих пунктов, указанных в MEL;

параллельное техническое обслуживание – до выпуска ВС в полет при EDTO заявитель должен проанализировать деятельность, связанную с параллельным техническим обслуживанием;

контрольная проверка – до выполнения полета при EDTO, эксплуатант ВС должен провести проверку готовности ВС (проверку на земле или, при необходимости, проверку в полете) или применить к ВС положения соответствующих пунктов, указанных в MEL;

составление соответствующих технологических карт, определяющих задачи по техническому обслуживанию систем ВС, предназначенных для заявителей, выполняющих полеты при EDTO;

45.2. деятельность по осуществлению контроля и поддержанию надежности ВС, выполняющих полеты при EDTO (конфигурация самолета, выполняющего полеты при EDTO, отслеживание тенденций в части, касающейся частоты отказов):

контроль за комплектующими изделиями ВС, выполняющих полеты при EDTO – заявитель должен следить за движением комплектующих изделий, связанных с этими критически важными для полетов при EDTO системами, в целях обеспечения надежности и представления отчетности;

надежность ВС, выполняющих полеты при EDTO – эти системы будут оказывать влияние на реализацию основанной на событиях программы обеспечения надежности при выполнении полетов при EDTO;

события, связанные с критически важными для EDTO системами, в

отношении которых полномочные органы хотят периодически получать отчетность и анализы (основанная на событиях отчетность о происшествиях, связанных с EDTO);

45.3. деятельность, связанная с подготовкой персонала по техническому обслуживанию ВС, выполняющих полеты при EDTO.

46. Надежность двигательной системы для сертифицируемой АЕС такова, что оценка риска выхода из строя обоих двигателей по независимым причинам соответствует Doc 9760 и считается приемлемой для утверждения времени ухода на запасной аэродром.

47. Уровни резервирования систем самолета при EDTO, указанных в пункте 42 настоящего Дополнения, отражаются в MEL с учетом вида предполагаемых полетов.

48. Заявитель должен определять факторы опасности и проводить оценку риска для безопасности полетов с учетом предполагаемой вероятности и серьезности последствий на основе наихудшей прогнозируемой ситуации. В процессе рассмотрения компонентов критически важных систем при EDTO при конкретной оценке риска для безопасности полетов учитывать, что возможности эксплуатанта ВС определяются поддающимся количественной оценке опытом эксплуатанта ВС в сфере производства полетов, данными о выполнении требований, характеристиками самолета и общей эксплуатационной надежностью, которые:

достаточны для обеспечения производства полетов после превышения минимального значения ограничения по времени полета для критически важных систем при EDTO;

демонстрируют способность заявителя своевременно отслеживать возникновение изменений и реагировать на них;

дают возможность ожидать, что установленные эксплуатантом ВС процедуры, необходимые для успешного и надежного производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, могли бы с успехом применяться в таких видах производства полетов.

49. Конкретная оценка риска для утверждения производства полетов при превышении минимального значения ограничения по времени полета для критически важных систем при EDTO основывается на рекомендациях относительно управления рисками для безопасности полетов, которые содержатся в Руководстве по СУБП заявителя.

50. Конкретные меры по предотвращению последствий относятся к упрощению применения стратегий управления риском безопасности полетов при EDTO, пользующиеся поддержкой изготовителя, которые обеспечивают поддержание надлежащего уровня безопасности полетов.

Эти конкретные способы упрощения основаны на:

технической оценке (например, данные, свидетельства), подтверждающей право эксплуатанта ВС на выполнение полетов после превышения времени работы соответствующей критически важной системы при EDTO;

оценке соответствующих угроз, возможности их возникновения и серьезности последствий, которые могут отрицательно повлиять на безопасность продолжающего полет самолета после превышения времени работы конкретной критически важной системы при EDTO.

51. Общая надежность самолета представляет собой:

поддающиеся количественной оценке стандарты надежности с учетом числа двигателей, критически важных систем самолета при EDTO, и прочих факторов, которые могут повлиять на производство полетов после превышения предельного значения ограничения по времени полета для критически важных систем при EDTO;

соответствующие данные, полученные от изготовителей самолета и данные, полученные на основе программы надежности эксплуатанта ВС, использованной в качестве основы для определения общей надежности самолета и его основных систем для EDTO;

надежность каждой ограниченной по времени полета системы определяется поддающимися количественному измерению стандартами проектирования, тестирования и контроля, которые обеспечивают надежность каждой конкретной критически важной, ограниченной по времени полета системы для EDTO.

52. Соответствующая информация от изготовителя самолета касается технических данных и летно-технических характеристик самолета, а также эксплуатационных данных о парке самолетов во всем мире, предоставляемых изготовителями и используемых в качестве основы для определения общей надежности самолета и его критически важных систем для EDTO.

53. Доказательство того, что типовая конструкция подходит для полетов в условиях увеличенной дальности, указывается в руководстве по эксплуатации ВС.

## **§ 6. Критический запас топлива для EDTO**

54. Помимо обычных требований к запасу топлива на случай непредвиденных обстоятельств и резервному запасу топлива, связанных с производством не-EDTO полетов, при планировании запаса топлива для EDTO необходимо также учитывать вероятность ухода на назначенный запасной аэродром при EDTO при полете по маршруту. Обычно планирование такого дополнительного запаса топлива называется

критическим топливным сценарием при EDTO, рассмотрение которого является важным аспектом процесса подготовки к EDTO.

55. В рамках требования, касающегося критического запаса топлива при EDTO, рассматривается вероятность приводимых ниже трех сценариев отказа в наиболее критической с точки зрения топлива равноудаленной точки (далее – ЕТР) EDTO или в критической точке, находящейся между назначенными запасными аэродромами при EDTO, как показано на рисунке 9:

- разгерметизация при всех работающих двигателях;
- разгерметизация при одном неработающем двигателе;
- только отказ двигателя (применимо только к самолетам с двумя двигателями).

Инструктивный материал по сценариям, связанным с критическим запасом топлива при полетах EDTO, содержится в Дос 10085 «Руководство по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром».



Рисунок 9. Критические топливные сценарии при полетах EDTO

56. Информация о топливе, необходимом для выполнения полета в условиях сценария ухода на запасной аэродром с наибольшими ограничениями, позволит определить необходимость в дополнительном критическом запасе топлива для полета при EDTO. Если критический запас топлива в полете при EDTO с уходом на запасной аэродром меньше запаса, необходимого для выполнения штатного запланированного полета и остающегося в критической точке резервного запаса топлива, то



количество заправляемого для выполнения полета при EDTO топлива увеличивать не требуется. Однако если остающийся в критической точке запланированный запас топлива для выполнения штатного полета не отвечает требованию к критическому запасу, то количество заправляемого резервного топлива необходимо увеличить.

На рисунке 10 иллюстрируется случай, в котором дополнительный критический запас топлива на борту не требуется.

При обычном расчете запаса топлива, показанном на рисунке слева, общий запас заправляемого топлива для выполнения типового полета включает в себя топливо для руления, топливо для полета по маршруту, топливо на случай возникновения непредвиденных обстоятельств и обычный резервный запас топлива. Рисунок справа иллюстрирует вырабатываемый запас топлива при выполнении штатного полета до критической точки, а затем – топлива, необходимого для выполнения полета в рамках критического топливного сценария ухода на запасной аэродром. Поскольку показанный на рисунке справа общий запас топлива на борту превышает общий запас топлива, необходимого для удовлетворения потребностей в топливе в полете при EDTO, необходимость в корректировке обычной запланированной заправки топливом для целей сохранения топлива на случай ухода на запасной аэродром при EDTO отсутствует.

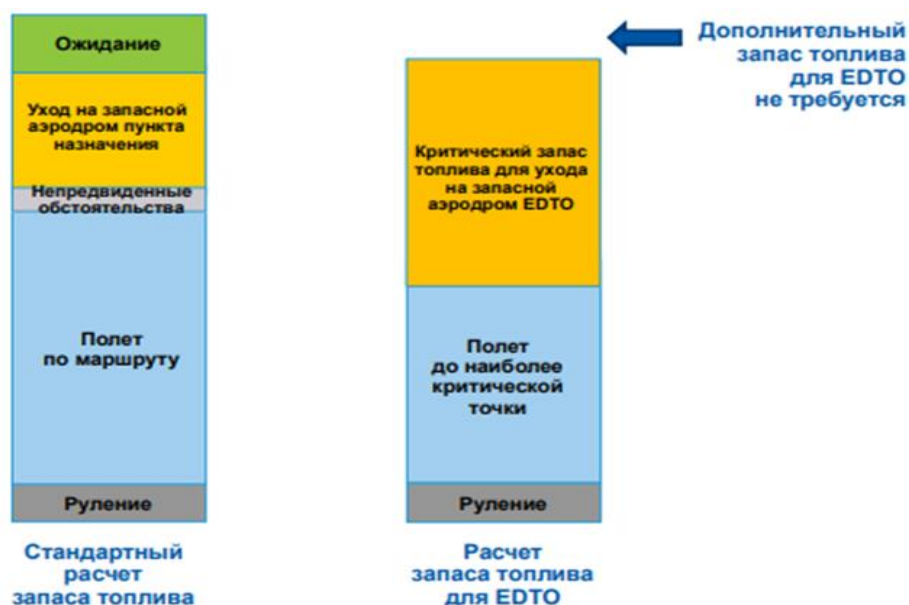


Рисунок 10. Дополнительный запас топлива для полета при EDTO не требуется

57. В порядке альтернативы на рисунке 11 иллюстрируется случай, в котором для удовлетворения требований к планированию запаса топлива при EDTO требуется дополнительный запас топлива на борту ВС. В этом



случае показанный на рисунке справа планируемый запас топлива при EDTO превышает показанный на рисунке слева обычный расчет запаса топлива.

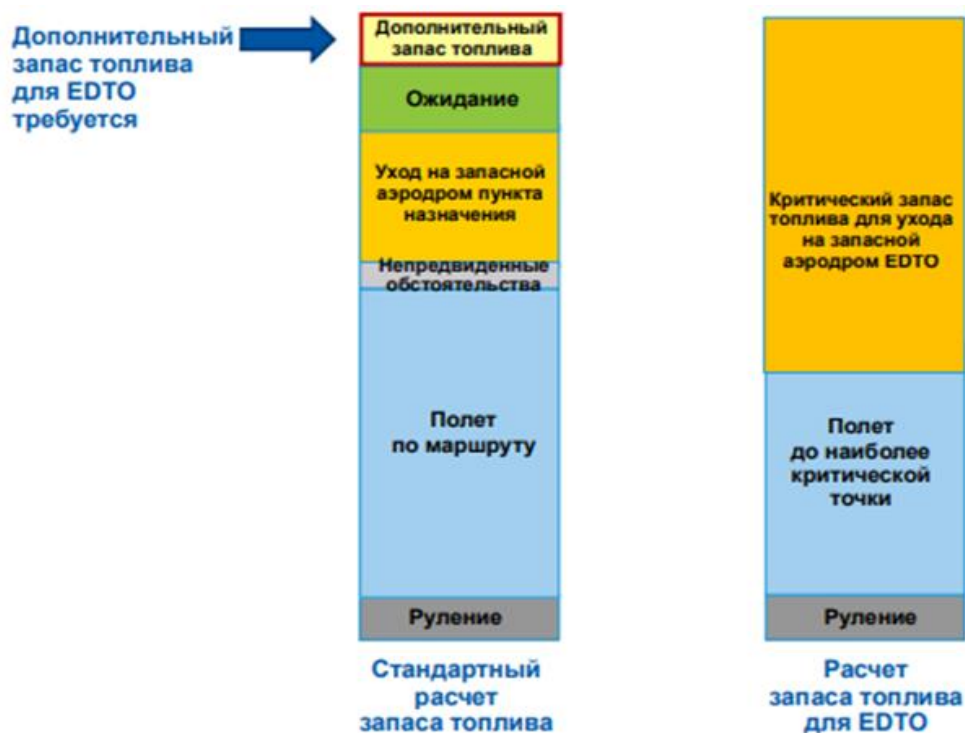


Рисунок 11. Дополнительный запас топлива для EDTO требуется

В этой связи обычно планируемый запас топлива необходимо скорректировать на дополнительную величину, равную разности между вычисленным запасом топлива для выполнения полета при EDTO и запасом топлива, определенным в ходе первоначального обычного расчета.

58. Процесс расчета критического запаса топлива при EDTO наилучшим образом более подробно можно описать, разделив профили ухода на запасной аэродром на отдельные участки полета следующим образом:

- снижение с обычной высоты крейсерского полета;
- полет до запасного аэродрома при EDTO на крейсерской скорости;
- снижение и ожидание в районе запасного аэродрома при EDTO;
- заход на посадку и посадка на запасной аэродром при EDTO;
- участки, для которых предусмотрен дополнительный резерв топлива.

59. При определении соответствующего критического запаса топлива для полетов при EDTO с использованием ожидаемой массы самолета учитываются следующие положения:

- запас топлива, достаточный для полета до запасного аэродрома

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

на маршруте, с учетом самой критической точки маршрута, отказа двигателя с одновременной разгерметизацией или только разгерметизацией, в зависимости от того, что более всего ограничивает данный полет;

выбранная для ухода на запасной аэродром скорость (разгерметизация с отказом или без отказа двигателя) может отличаться от утвержденной скорости с АЕО, использованной для определения порога при EDTO, и максимального расстояния полета при уходе на запасной аэродром;

выбранная для ухода на запасной аэродром скорость с OEI (только отказ двигателя и отказ двигателя с одновременной разгерметизацией) утверждена как скорость полета с OEI, использованную для определения порога при EDTO и максимального расстояния полета при уходе на запасной аэродром;

расход топлива при обледенении;

расход топлива при ошибках в прогнозе силы и направления ветра;

расход топлива при полете в зоне ожидания, при заходе на посадку по приборам и посадке на запасной аэродром на маршруте;

расход топлива при ухудшении характеристик его потребления на крейсерской скорости;

расход топлива при использовании ВСУ (в случае необходимости);

расход топлива, обусловленный любым соответствующим перечнем отклонений от конфигурации (CDL) и (или) единицами оборудования, предусмотренными MEL.

Запас топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств 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.

Инструктивный материал по планированию критического запаса топлива для полетов при EDTO содержится в Doc 9976 «Руководство по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM)».

60. Общая информация о взаимосвязи между базовой скоростью, используемой для определения порогового расстояния, максимальным расстоянием полета при уходе на запасной аэродром и расчетами критического запаса топлива при EDTO приводится в таблице 1.

61. Практическая реализация требования в отношении критического запаса топлива при EDTO предусматривает выполнение соответствующих расчетов при подготовке к полету и отражение полученных результатов в

рабочем плане полета. Система планирования полетов эксплуатанта ВС должна располагать возможностями расчета необходимого критического запаса топлива и обычного запланированного запаса топлива в каждой точке ETP при EDTO для определения необходимости внесения соответствующей корректировки на выполнение конкретного полета при EDTO.

Таблица 1. Режимы крейсерской скорости критических топливных сценариев при полетах по правилам EDTO

|                                                  | 60 мин/<br>пороговое<br>расстояние<br>EDTO | Максимальное<br>расстояние<br>полета при уходе<br>на запасной<br>аэродром EDTO | Критический<br>запас топлива:<br>разгерметиза-<br>ция при всех<br>работающих<br>двигателях | Критический<br>запас топлива:<br>отказ двигателя<br>с одновремен-<br>ной разгерме-<br>тизацией | Критический<br>запас топлива:<br>только отказ<br>двигателя |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Самолеты с<br>двумя<br>двигателями               | Любая<br>выбранная<br>скорость<br>OEI      | Утвержденная<br>скорость OEI                                                   | Любая<br>выбранная<br>скорость AEO                                                         | Утвержденная<br>скорость OEI                                                                   | Утвержденная<br>скорость OEI                               |
| Самолеты,<br>имеющие<br>более двух<br>двигателей | Любая<br>выбранная<br>скорость<br>AEO      | Утвержденная<br>скорость AEO                                                   | Любая<br>выбранная<br>скорость AEO                                                         | Любая<br>выбранная<br>скорость OEI                                                             | Неприменимо                                                |

## § 7. Контроль и управление расходом топлива в полете.

62. Заявитель должен разработать и опубликовать в РПП политику и процедуры с целью обеспечения контроля количества топлива и управление расходом топлива в полете.

63. В полете экипаж самолета постоянно анализирует метеорологические условия на запасных аэродромах, выбранных для выполнения полета при EDTO. Если по каким-либо причинам выбранный запасной аэродром не отвечает установленным требованиям, экипаж выбирает другой запасной аэродром по согласованию со службой ОВД, убедившись, что продолжительность полета не будет превышать величины порогового времени.

64. Исходя из установленного времени, экипаж определяет расстояние до запасного аэродрома, которое зависит от скорости полета с одним отказавшим двигателем и определяется по правилам, изложенным в РПП по выполнению полетов при EDTO заявителя. Соответствующий раздел со справочным материалом содержится в руководстве по эксплуатации ВС.

65. При подходе к точке, которая является входной точкой маршрута, на котором выполняются требования, отнесенные к полетам при EDTO, экипаж оценивает возможность продолжения полета при

EDTO (состояние авиационной техники и фактические метеоусловия на запасных аэродромах). Если такие условия не удовлетворяются, экипаж по согласованию с органом ОВД изменяет маршрут полета. Для этих целей экипаж самолета с двумя двигателями имеет два плана полета:

один – для полета при EDTO;

другой – для полета по маршруту, точки которого удалены от пригодных запасных аэродромов менее чем на 60 минут полета на одном двигателе.

66. В КВС постоянно ведет непрерывный контроль за исправностью топливной системы и остатком топлива над ЕТР, следит за тем, чтобы запас топлива на борту был не меньше запаса топлива, который требуется для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива

67. При уменьшении остатка топлива менее расчетного, КВС передает органу ОВД сообщение MINIMUM FUEL, которое означает, что все запланированные варианты использования аэродромов сводятся к использованию конкретного аэродрома намеченной посадки, и любое изменение полученного разрешения приведут к выполнению посадки с меньшим запасом топлива, чем было запланировано для финального резерва топлива. Это не означает аварийную ситуацию, а лишь указывает на возможность возникновения аварийной обстановки, если имеет место какая-либо непредвиденная задержка

68. КВС объявляет об аварийной ситуации, связанной с запасом топлива на борту сообщением MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL, когда расчет предполагаемого запаса топлива на борту показывает, что после посадки на ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется ниже запланированного уровня финального резерва топлива.

## **§ 8. Производство полетов в полярных районах**

69. Производство полетов в полярных районах определяется пороговой широтой; иными словами, если полет выполняется по маршруту, проходящему за пределами установленной широты, то он рассматривается в качестве полета в полярном районе. Как правило, государства, принявшие решение о введении таких требований, в качестве пороговых значений широты при выполнении полетов в северных и южных полярных районах соответственно устанавливают 78° северной широты и 60° ю.ш.

70. Требования к выполнению полетов в полярных районах обуславливаются дополнительными проблемами производства полетов в

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

условиях этих удаленных районов и могут, как правило, включать в себя соображения, касающиеся запасных аэродромов на маршруте, возможностей ведения связи, стратегии предупреждения замерзания топлива, мониторинга солнечных вспышек и дополнительной подготовки персонала.

71. Производство полетов в полярных районах может быть также связано с EDTO, что зависит от типа самолета и соответствующих значений порогового времени, установленных государством эксплуатанта ВС. В этих случаях необходимо разрешение как на выполнение полетов в полярных районах, так и полетов в условиях EDTO. Как правило, основываясь на 60-ти минутном пороге при EDTO для самолетов с двумя двигателями, полеты через северный полюс будут также рассматриваться в качестве полетов категории EDTO, а полеты самолетов, имеющих более двух двигателей и установленное пороговое время 180 минут, в качестве EDTO не рассматриваются.

72. Выполнение полетов через южный полюс может потребовать получения разрешения на полеты категории EDTO, поскольку, как правило, при выполнении полетов самолетами с двумя двигателями и самолетами, имеющими более двух двигателей, время ухода на запасной аэродром при полетах по соответствующим маршрутам, превышает 180 минут.

73. Определение необходимости получения разрешения для EDTO для выполнения конкретных полетов в полярных районах основано на следующих факторах:

предполагаемые полярные маршруты и запасные аэродромы на маршруте;

тип самолета и соответствующий порог времени ухода на запасной аэродром, установленный Департаментом по авиации;

перевод порогового времени при EDTO в единицы расстояния.

74. Следует отметить, что при отсутствии у государства конкретных требований в отношении производства полетов в полярных районах вопрос о получении разрешения на их производство не является актуальным; однако, основываясь на соображениях, изложенных выше, для таких полярных районов получение разрешения на выполнение полетов категории EDTO может быть одним из факторов.

## ГЛАВА 3 ЗАПАСНЫЕ АЭРОДРОМЫ

### § 1. Общие положения

75. Ключевым элементом надлежащей подготовки к уходу на





запасной аэродром при EDTO является предполетный инструктаж, в ходе которого могут быть рассмотрены возможные проблемные области и до всех членов летного экипажа без излишнего стресса, обусловленного необходимостью принятия оперативных мер, доведена информация о потенциальных планах действий. Учет погодных условий и рельефа местности при полете по возможным линиям пути ухода на запасной аэродром при EDTO должны обеспечить гарантии наличия у экипажа общего плана действий на случай непредвиденных обстоятельств.

76. При выполнении длительных полетов, в ходе которых основной и сменный экипаж поочередно меняют друг друга на рабочих местах, важно следовать стандартным эксплуатационным процедурам для сведения к минимуму возможной путаницы при определении местоположения ВС относительно точки ETP при EDTO и направления разворота, необходимого для ухода на ближайший назначенный запасной аэродром на маршруте, указанный в выданном разрешении на полет.

77. Запасные аэродромы при EDTO, определенные на этапе планирования полета при EDTO, предусматривают возможный порядок действий при уходе на запасной аэродром на маршруте; однако летный экипаж не обязан учитывать диспетчерские допущения и может выбрать другой запасной аэродром, если, по его мнению, с точки зрения преобладающих эксплуатационных условий он является более приемлемым.

## **§ 2. Принятие решения об уходе на запасной аэродром**

78. Предусмотреть каждое сочетание обстоятельств, которые могут возникнуть при уходе на запасной аэродром, невозможно, поэтому рекомендации заявителя летному экипажу могут носить только общий характер. В преобладающих на конкретный момент времени эксплуатационных условиях принятие решения о выполнении полета наиболее безопасным возможным образом остается за экипажем.

В конкретных рекомендациях, предоставляемых летным экипажам эксплуатантами ВС, выполняющих полеты при EDTO, может также содержаться подробная информация о высоте над местностью или принятых эксплуатантом ВС основных принципов и процедур ухода с маршрута в связи с ограниченным запасом кислорода. Как правило, информация о высоте над местностью и требования к запасу кислорода не зависят от EDTO и должны, при необходимости, охватываться соответствующими разделами руководства эксплуатанта ВС по производству полетов.

79. Имеется ряд событий, которые могут побудить летный экипаж рассмотреть возможность ухода на запасной аэродром при EDTO.



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

Некоторые из этих событий носят «технический» характер и охватываются нештатными процедурами, определенными изготовителем самолета, которые, как правило, характерны для всех (EDTO и не-EDTO) полетов. К числу типичных примеров таких событий технического характера относятся отказ двигателя или пожар, пожар или дым в кабине, разгерметизация, неоднократные отказы источников переменного тока, неоднократные отказы источников электропитания, агрегатов гидравлической системы, пожар в грузовом отсеке или другая соответствующая «техническая» ситуация, которая может оказать неблагоприятное влияние на безопасность полета.

Рекомендации летным экипажам и контрольные перечни на случай технических отказов при полете по маршруту, включая критерии ухода на запасной аэродром по техническим причинам, предоставляются изготовителем самолета в руководстве по эксплуатации самолета или с помощью других средств (например, посредством электронных контрольных перечней). Таким образом, в отличие от MEL и перечня критически важных систем для полетов при EDTO, которые предназначены для использования на земле и не актуальны для производства полетов по маршруту, руководство по эксплуатации самолета обеспечивает основу для принятия решений об уходе на запасной аэродром по техническим причинам.

80. Однако подавляющее большинство уходов на запасной аэродром при выполнении фактических полетов при EDTO происходит не по техническим причинам. Необходимость оказания срочной медицинской помощи пассажиру или члену летного экипажа, неблагоприятные метеорологические условия на маршруте или неготовность запасного аэродрома при EDTO могут также привести к уходу на запасной аэродром или развороту на 180°. Характер аварийной ситуации и ее возможные последствия для самолета, пассажиров и экипажа будут обуславливать приемлемый для конкретной ситуации наилучший порядок действий. Летный экипаж должен принимать наиболее оптимальное решение на основе всей имеющейся информации. Поддержку процессу принятия решений должны оказывать документация эксплуатанта ВС по процедурам и учебные программы.

81. Как отмечалось выше, запасные аэродромы для EDTO, указанные в разрешении на выполнение конкретного полета при EDTO, наряду с выбранными запланированными скоростями ухода на запасной аэродром для EDTO, установленными эксплуатантом ВС, определяют для командира ВС один из вариантов ухода на запасной аэродром. Однако запасные аэродромы, выбранные при вылете, могут не быть

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

единственными имеющимися запасными аэродромами, а скорости ОЕІ и АЕО при EDTO, используемые на этапе планирования, могут не быть наилучшим выбором в конкретных обстоятельствах. Политика эксплуатанта ВС должна конкретно определять полномочия командира ВС на отклонение от этих запланированных при вылете параметров в случае фактического ухода на запасной аэродром для EDTO.

### **§ 3. Стратегии ухода на запасной аэродром**

82. После определения необходимости ухода на запасной аэродром и выбора запасного аэродрома на маршруте летному экипажу потребуется определить порядок фактического ухода на запасной аэродром, исходя из характера аварийной ситуации и преобладающих эксплуатационных условий. Уходы на запасной аэродром по причинам нетехнического или технического характера, которые не оказывают существенного влияния на летно-технические характеристики самолета, будут, как правило, выполняться в обычных условиях крейсерского полета или на более высокой крейсерской скорости полета на всех двигателях с целью уменьшить время ухода на запасной аэродром с учетом имеющегося на борту запаса топлива.

83. При уходе на запасной аэродром из-за отказа двигателя последствия выбора на летно-технические характеристики самолета (например, запас топлива, высота полета) могут быть значительными, особенно для двухдвигательных самолетов. В этой связи важно, чтобы летный экипаж осознавал эти последствия и имел соответствующие рекомендации для выбора наиболее безопасной и наиболее приемлемой стратегии ухода на запасной аэродром.

Как правило, для определения наилучшего с точки зрения выбора скорости при ОЕІ и порядка действий имеются три основных соображения, описать которые можно следующим образом:

стратегия, учитывающая аспекты времени: если наиболее критичными соображениями являются минимальное время ухода на запасной аэродром и скорейшее выполнение самолетом посадки, может быть выбрана стратегия использования высокой скорости при ОЕІ, учитывающая запас топлива на борту самолета, возможности выдерживания высоты и целостность конструкции. Иногда для двухдвигательных самолетов стратегию, учитывающую аспекты времени, рассматривают в качестве стратегии, эквивалентной использованию утвержденной скорости при ОЕІ, однако, если позволяют условия, могут быть выбраны более высокие значения скорости, приближенной к максимально допустимой рабочей скорости или числу Маха. Летный

экипаж не обязан учитывать допущения в отношении скорости, принимавшиеся при подготовке к полету при EDTO.

стратегия, учитывающая аспекты запаса топлива: если наиболее критичным соображением при уходе на запасной аэродром является остающийся запас топлива, то для оптимизации управления расходом топлива при уходе на запасной аэродром может быть выбрана скорость крейсерского полета на режиме увеличенной дальности или даже крейсерская скорость на режиме максимальной дальности. В целом планирование критического запаса топлива исключит вероятность ухода на запасной аэродром для EDTO с критическим остатком топлива; однако для управления уходом на запасной аэродром основным соображением, тем не менее, будет являться запас топлива.

стратегия, учитывающая пролет препятствий: если линия пути при уходе на запасной аэродром после отказа двигателя будет проходить над возвышенной местностью, то для выдерживания запаса высоты при пролете такой местности на маршруте следует проявлять дополнительную осторожность. Скорость, характерная для максимального аэродинамического качества, обеспечит наилучшие высотные характеристики скорости при OEI и ее следует выбирать до тех пор, пока не будет пройден участок, на котором имеются какие-либо ограничения по пролету местности.

84. Вопрос о принятии решения об уходе на запасной аэродром и соображения, касающиеся стратегии, должны рассматриваться в рамках программ подготовки летных экипажей и процедурной документации. В них следует также включать конкретную информацию, касающуюся типа самолета, в частности информацию о функциональных возможностях FMS, способствующую выполнению экипажем ухода на запасной аэродром, а также имеющуюся информацию об эксплуатационных характеристиках ВС при полете с отказавшим двигателем (например, возможности выдерживания высоты, запас топлива при уходе на запасной аэродром, режимы мощности), поскольку состав бортового оборудования ВС различных парков, выполняющих полетов при EDTO, может отличаться. Следует также рассмотреть вопрос о допущениях, принимавшихся при подготовке к полету при EDTO, и соответствующие пределы, имеющие отношение к стратегиям ухода на запасной аэродром при полете по маршруту.

#### **§ 4. Запасные аэродромы на маршруте**

85. Для целей планирования маршрутов определенные запасные аэродромы на маршруте, которые могут при необходимости использоваться, должны находиться на расстоянии в пределах



максимального времени полета до запасного аэродрома от точки ухода на запасной аэродром;

86. При производстве полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, прежде чем ВС превысит пороговое время полета, всегда следует иметь запасной аэродром на маршруте, полетное время до которого не превышает максимального времени ухода на запасной аэродром, условия на котором будут к расчетному времени прилета отвечать установленным для эксплуатанта ВС соответствующим для производства этого полета эксплуатационным минимумам этого аэродрома или превышать их.

87. Если возникают обстоятельства, такие как погодные условия ниже посадочного метеоминимума, которые не позволяют совершить безопасный заход на посадку и посадку на этом аэродроме в расчетное время прибытия, следует определить альтернативные действия, например, выбрать другой запасной аэродром на маршруте в пределах утвержденного для эксплуатанта ВС максимального времени полета до этого запасного аэродрома.

88. Во время подготовки к полету и в течении всего полета летный экипаж предоставляется самая последняя информация относительно определенных запасных аэродромов на маршруте, включая рабочее состояние и метеорологические условия. Запасными аэродромами на маршруте также могут быть аэродромы вылета и (или) пункта назначения.

## ГЛАВА 4

### ПОДГОТОВКА К ВЫПОЛНЕНИЮ ПОЛЕТОВ ПРИ EDTO

#### § 1. Район полетов по правилам EDTO

89. Специальное разрешение на выполнение полетов при EDTO заявителю выдается на самолеты с конкретной конфигурацией АЕС в пределах конкретного района полетов. Район полетов для EDTO ограничен максимальным утвержденным временем ухода на запасной аэродром на маршруте на утвержденной скорости ухода на запасной аэродром (в штилевых условиях в МСА) с любой точки предполагаемого маршрута полета.

90. Район полетов для EDTO определяется в процессе подготовки к полетам на основе назначенных запасных аэродромов на маршруте и максимального расстояния полета до запасного аэродрома, соответствующего утвержденному максимальному времени ухода на запасной аэродром и скорости. Как правило, графически этот район обозначается дугами или окружностями вокруг выбранных запасных

аэродромов на маршруте, радиус которых соответствует максимальным расстояниям ухода на запасной аэродром, что определяет географические границы запланированного маршрута полета.

Для целей планирования маршрутов при определении границы района полетов для EDTO используется постоянный радиус окружности с центром в месте расположения аэродрома, соответствующий расстоянию ухода на запасной аэродрома в штилевых условиях, и не учитываются ни потенциальные маршруты, ни траектории захода на посадку и профиль снижения, ни изменение скорости ветра и температуры, которые могут возникнуть в процессе фактического ухода на запасной аэродром.

91. Район(ы), утвержденный(ые) для полетов по правилам EDTO, должен(ы) быть указан(ы) в эксплуатационных спецификациях. При выполнении таких полетов ограничения, предусмотренные процедурами полетно-диспетчерского обслуживания, конкретно определяют максимальное время ухода на запасной аэродром на маршруте, который может использоваться заявителем при выполнении конкретного полета по правилам EDTO. Запланированное максимальное время ухода на запасной аэродром на утвержденной скорости не должно превышать значение, указанное в эксплуатационных спецификациях.

92. При полетах по правилам EDTO определяются точки входа и выхода сектора EDTO.

Сектор EDTO включает в себя часть или части маршрута полета по правилам EDTO, выходящую(ие) за пределы пороговых окружностей (т. е. окружности, которые в приводимом ниже примере определяются пороговым временем 60 минут) с центром в месте расположения каждого запасного аэродрома на маршруте. Началом сектора EDTO является первая точка на маршруте, расположенная за пределами порогового времени/расстояния от запасного аэродрома на маршруте при полетах по правилам EDTO, которая также называется точкой входа в сектор EDTO (далее – EEP). Концом сектора EDTO является последняя точка на маршруте, находящаяся за пределами порогового времени/расстояния от запасного аэродрома на маршруте, которая также называется точкой выхода из сектора EDTO (далее – EXP).

В качестве примера, рисунок 12 иллюстрирует маршрут EDTO из Маврикия (MRU) в Куала-Лумпур (KUL), основанный на пороговом времени полета по правилам EDTO, составляющем 60 минут. Точка EEP находится в месте пересечения маршрутом окружности с центром в MRU, радиус которой соответствует 60 минутам полета. Точкой EXP является точка на маршруте, определяемая окружностью с центром в Банда-Ачехе (BTJ), радиус которой соответствует 60 минутам полета.



Как показано на рисунке 12, аэродромы, определяющие на маршруте полета по правилам EDTO точку входа в сектор EDTO и точку выхода из него, не обязательно являются аэродромами вылета и пункта назначения; напротив, они являются последним находящимся в пределах установленного порогового времени аэродромом до начала сектора EDTO и первым аэродромом после сектора EDTO, где оставшаяся часть полета будет по-прежнему проходить в пределах порогового времени при EDTO.

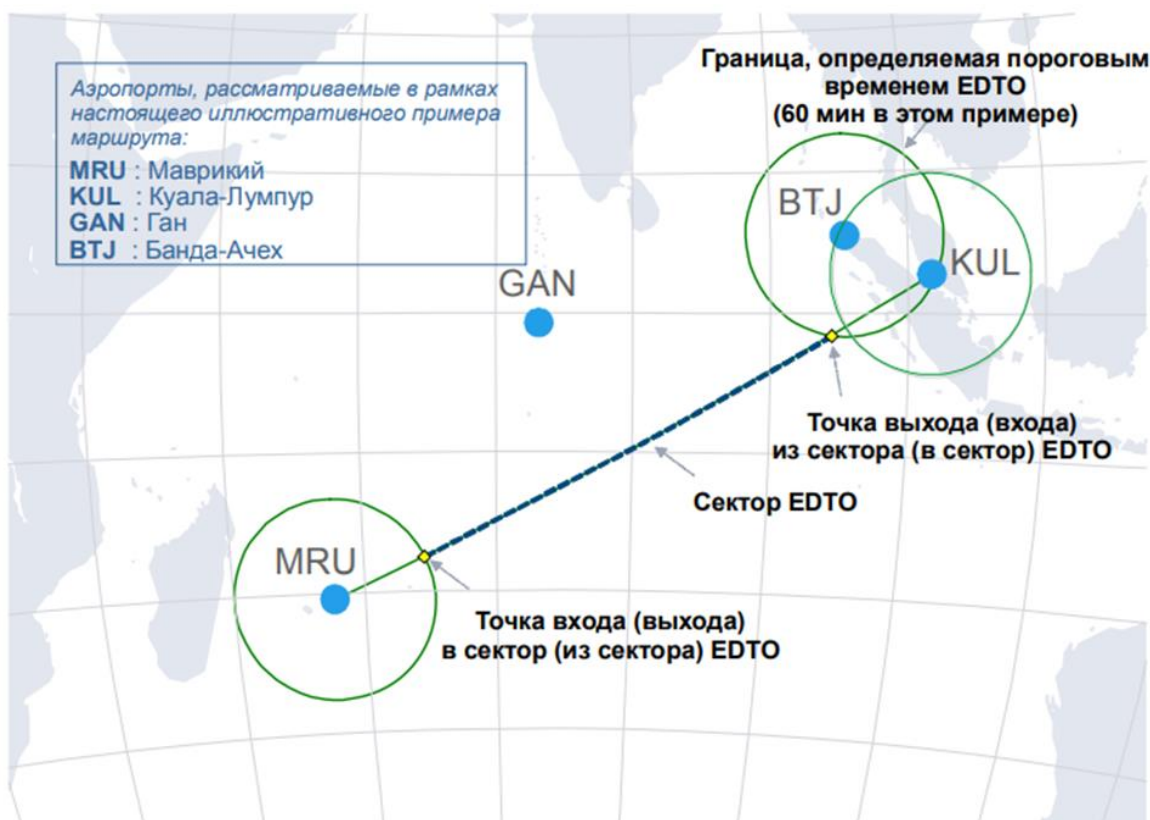


Рисунок 12. Пример точек входа в сектор EDTO и выхода из него на маршруте полета по правилам EDTO

93. Маршрут полета по правилам EDTO может включать в себя несколько секторов EDTO, если данный маршрут неоднократно входит в воздушное пространство EDTO и выходит из него или в середине сектора EDTO имеется участок полета, выполняемого не по правилам EDTO. Эксплуатанты ВС могут планировать такой полет на основе нескольких секторов EDTO (как проиллюстрировано на рисунке 13 или, в противном случае, путем рассмотрения всего участка полета между первой ЕЕР и последней ЕХР в качестве одного сектора EDTO (как проиллюстрировано на рисунке 14).

94. При полетах по правилам EDTO применяется понятие ЕТР. ЕТР

является точка, находящаяся на равном расстоянии полета от двух запасных аэродромов на маршруте EDTO. ЕТР можно также определить как «точку, наиболее удаленную от пары запасных аэродромов на маршруте при выражении этого расстояния в «воздушных милях». ЕТР определяет(ют) точку(и) на маршруте, с которой(ых) начинается применение рассматриваемых в настоящей главе требований к планированию полетов (запас топлива, запасные аэродромы, TLS).

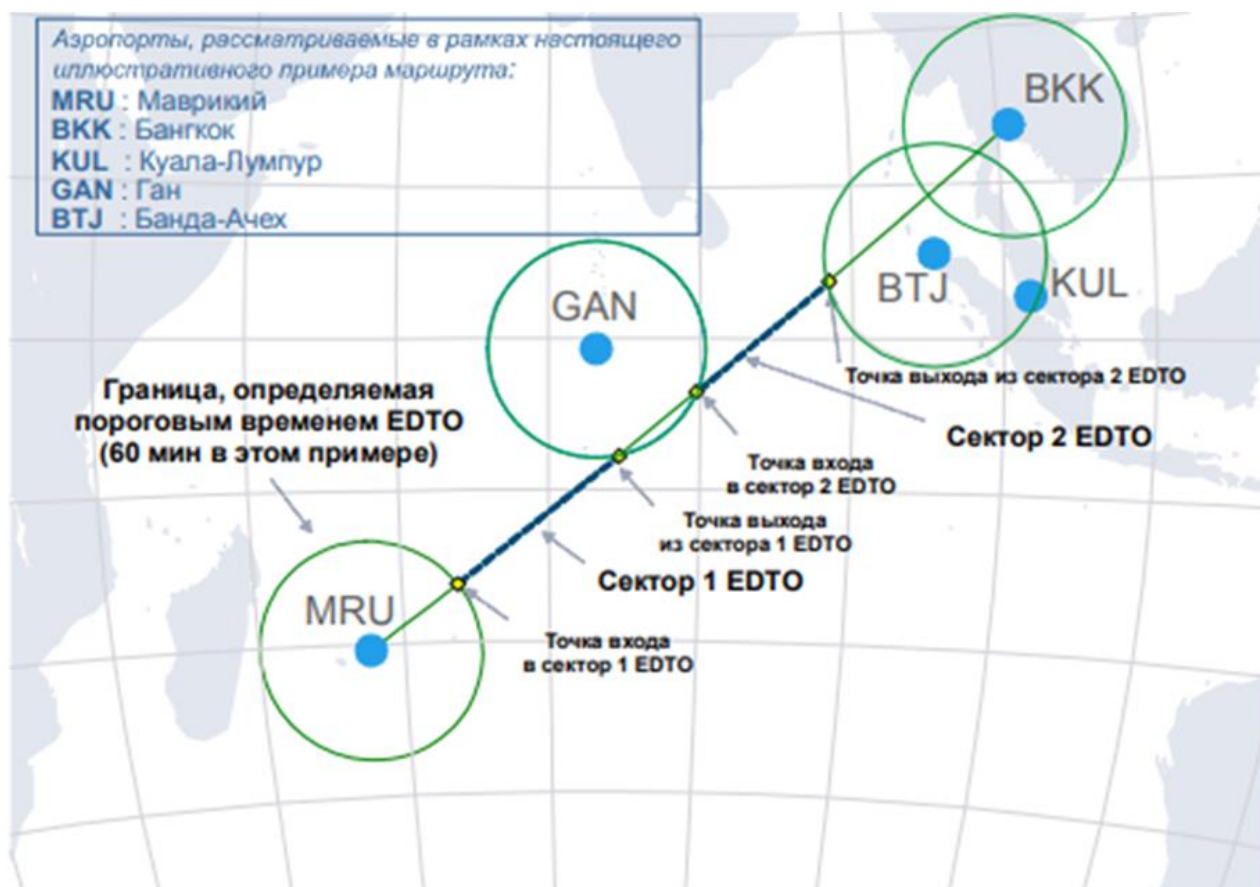


Рисунок 13. Пример нескольких секторов EDTO

В отличие от точек входа в сектор EDTO или выхода из него, определение которых основано на полетах в штилевых условиях, точки ЕТР учитывают фактические метеорологические условия (скорость ветра, температуру), поэтому их местоположение на маршруте может смещаться относительно геометрической средней точки между любой конкретной парой запасных аэродромов на маршруте EDTO. Если в обоих направлениях ухода на запасной аэродром эшелон полета, скорость ветра и температура одинаковые, то ЕТР представляет собой среднюю географическую точку на маршруте между запасными аэродромами на маршруте EDTO. Если метеорологические условия отличаются, то местоположение ЕТР смещается по маршруту в направлении наиболее

неблагоприятных метеорологических условий на маршруте.

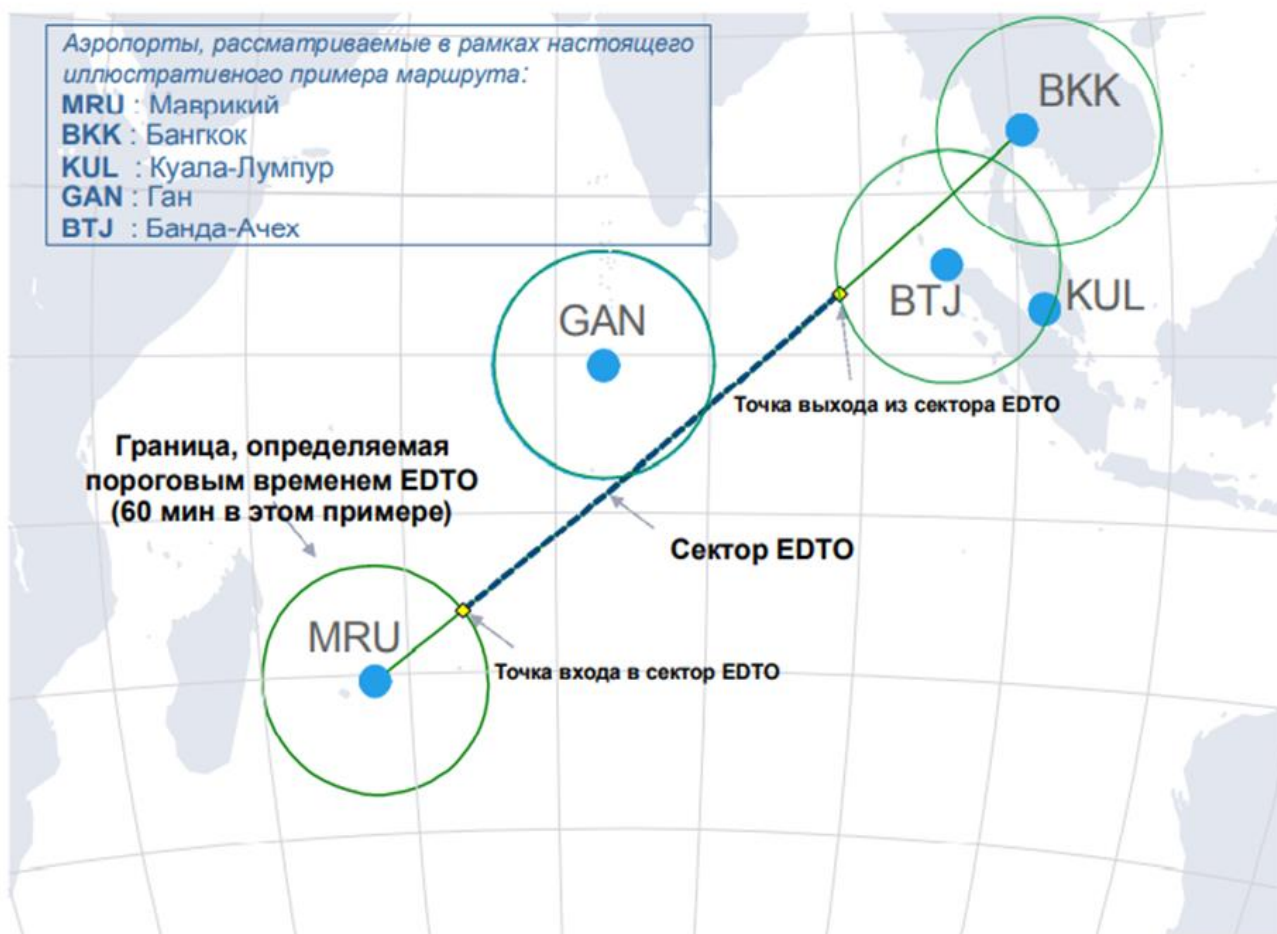


Рисунок 14. Пример нескольких секторов EDTO, рассматриваемых в качестве одного сектора

95. В примере, показанном на рисунке 15 для полета из Маврикия в Куала-Лумпур по правилам EDTO с пороговым временем 120 минут, в секторе EDTO обозначены две ЕТР при EDTO. ЕТР1 определяется Маврикием и островом Ган, являющимися первой парой назначенных запасных аэродромов на маршруте EDTO. ЕТР2 определяется второй парой запасных аэродромов для EDTO, т. е. островом Ган и Банда-Ачехом.

96. Как показано на рисунке 16, ЕТР3 определяется последней парой аэродромов, т. е. Банда-Ачехом (последний запасной аэродром при EDTO) и Куала-Лумпуром (аэродром пункта назначения); однако следует отметить, что в данном примере ЕТР3 не находится в секторе EDTO, поэтому соображения, касающиеся планирования полетов при EDTO, применяться не будут.



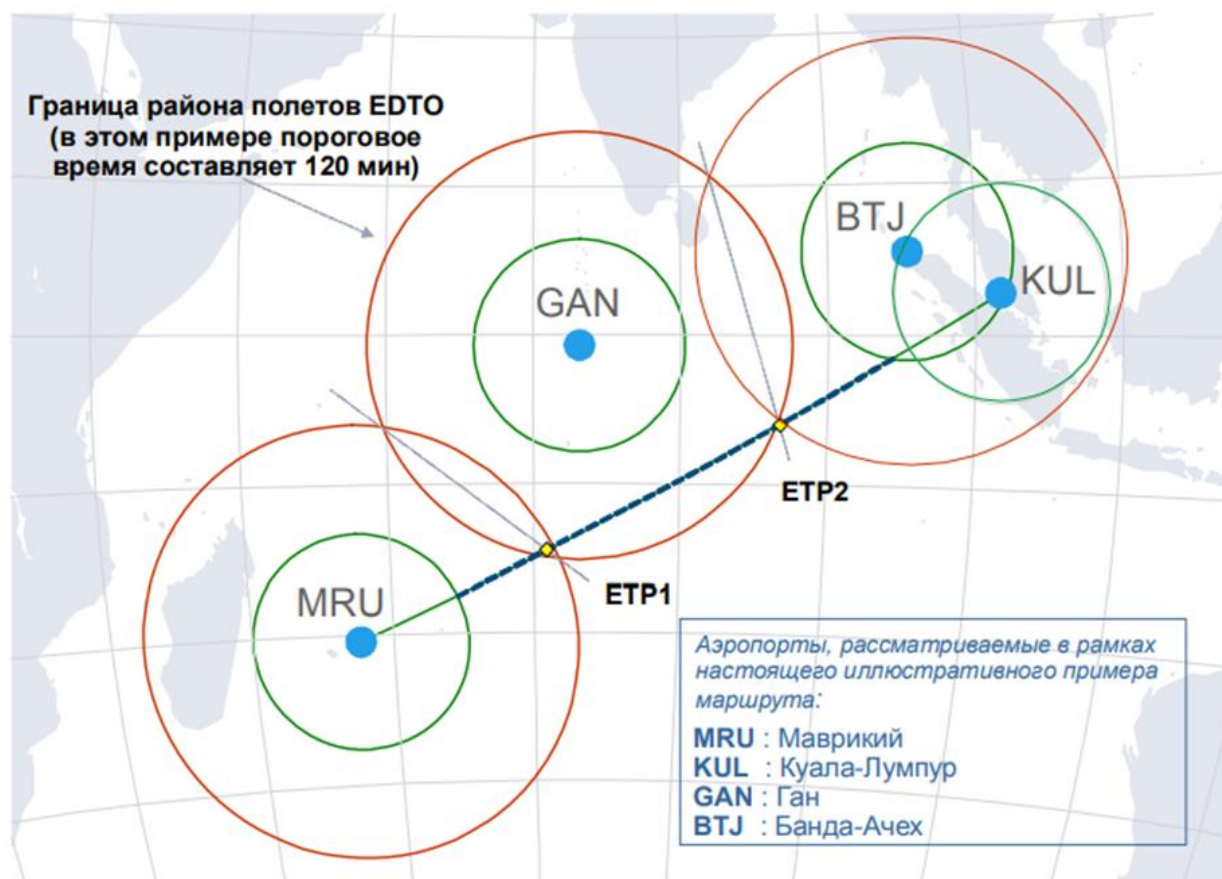


Рисунок 15. Пример ETP при полетах по правилам EDTO (с пороговым временем 120 минут)

97. На рисунке 17 показан аналогичный маршрут, основанный на 180-ти минутном максимальном времени ухода на запасной аэродром Куала-Лумпур (KUL), который является, при выполнении полетов по правилам EDTO, последним назначенным запасных аэродромом.

98. Как правило, маршрут EDTO будет иметь не менее одной ETP и может иметь несколько таких точек, что зависит от протяженности сектора EDTO, выбранных запасных аэродромов на маршруте EDTO и соответствующего максимального времени ухода на запасной аэродром при полетах по правилам EDTO.

99. Для определения района полетов для EDTO эксплуатант ВС может принять решение о назначении одного запасного аэродрома на маршруте EDTO, при котором точек ETP не будет (см. рисунок 18). В этом случае следует провести оценку запаса топлива для ухода на запасной аэродром и обеспечения защиты TLS применительно к любой потенциальной линии пути при полете между точками входа в сектор EDTO и выхода из него.

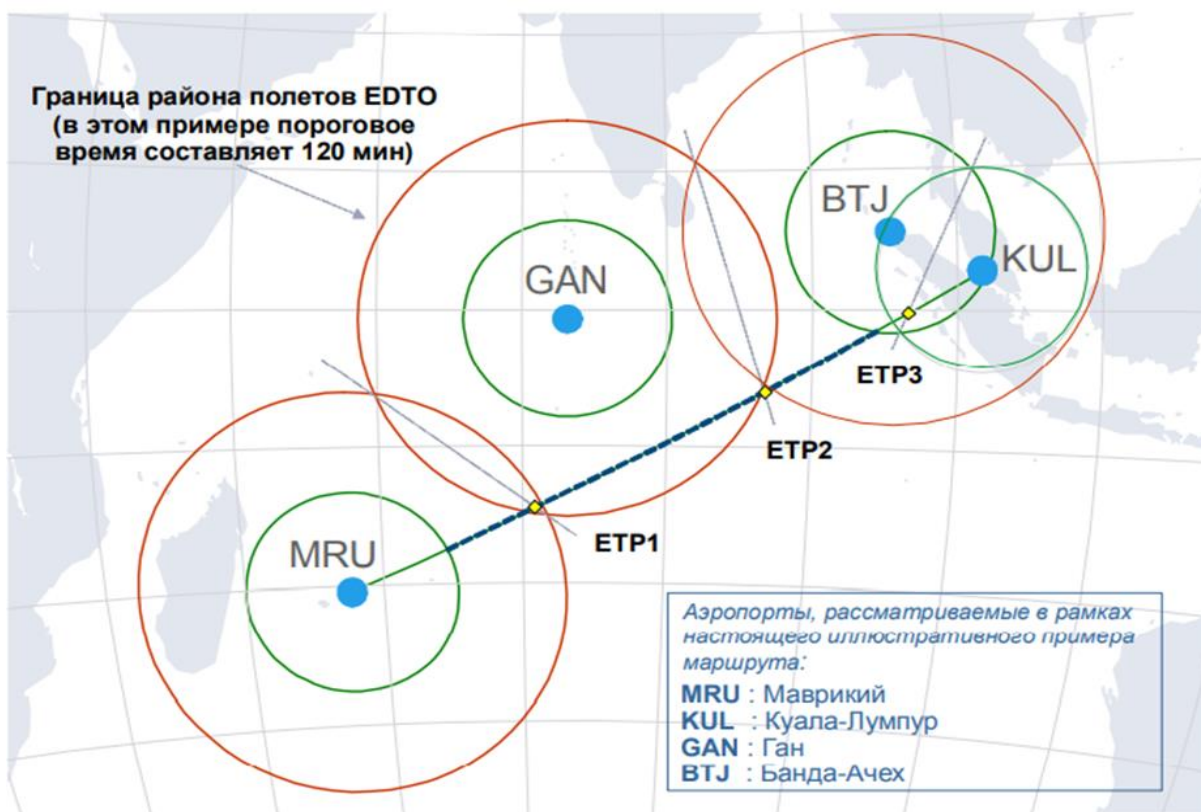


Рисунок 16. Пример ЕТР, находящейся за пределами сектора ЕДТО (ЕТР3)

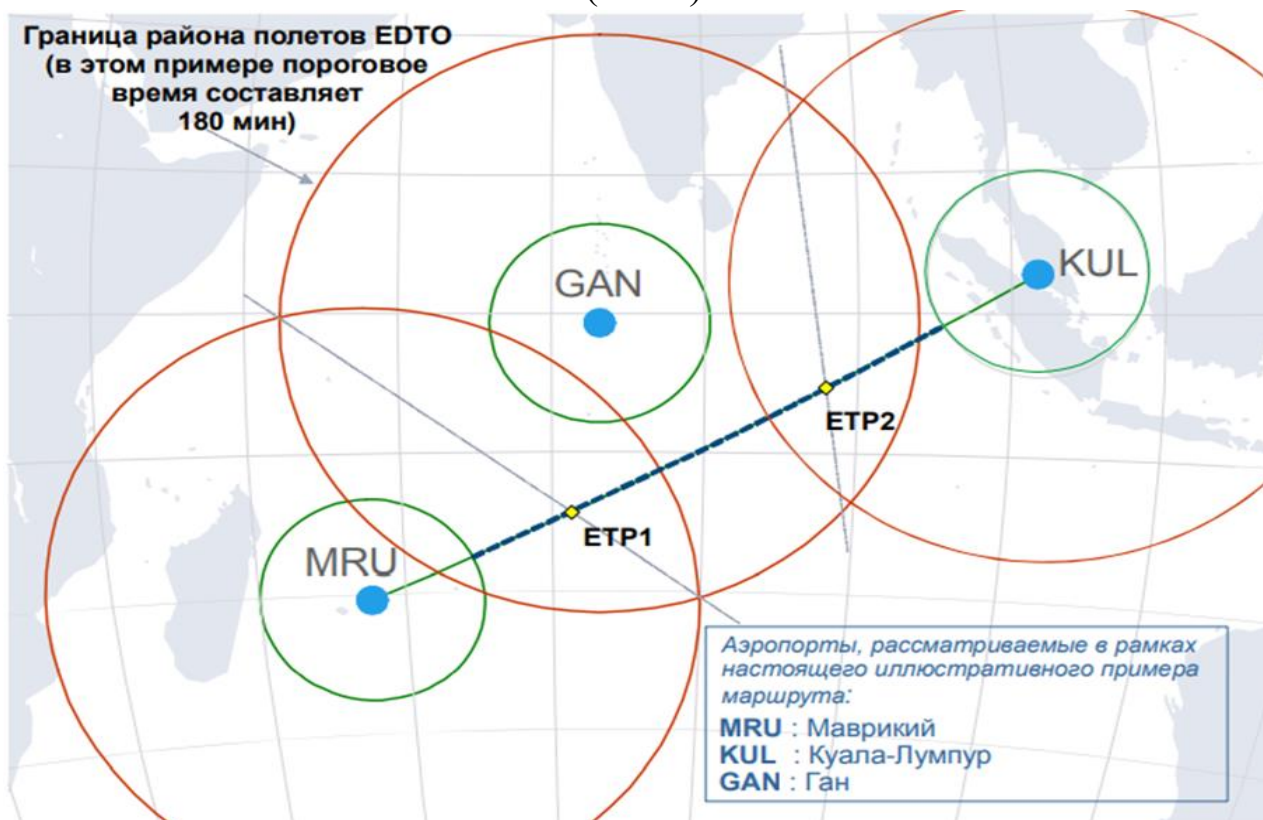


Рисунок 17. Пример ЕТР при полетах по правилам EDTO (с пороговым временем 180 минут)





100. При расчете ЕТР для определения их местоположения учитываются условия полета, эшелон полета и соответствующий прогноз погоды в пределах сектора EDTO, могут отличаться, что зависит от рассматриваемых конкретных требований к планированию полетов, типа самолета и специальных требований, установленных государством эксплуатанта ВС.

ЕТР должны определяться для:

расчета запаса топлива для ухода на запасной аэродром при выполнении полетов по правилам EDTO;

проверки максимального времени ухода на запасной аэродром с учетом соответствующих значений TLS;

принятия в полете решения об уходе на запасной аэродром.

101. Как правило, ЕТР, устанавливаемые для планирования запаса топлива при уходе на запасной аэродром при EDTO, определяются, исходя из выполнения полета на эшелоне полета 3 000 метров (10 000 футов) в условиях разгерметизации. Можно принять допущение относительно выполнения полета на большем эшелоне полета в условиях разгерметизации, если оно подкрепляется наличием дополнительного запаса кислорода на борту самолета и (или) требованием о выдерживании минимальных абсолютных высот при полете по траектории ухода на запасной аэродром. Может быть также установлена вторая ЕТР, основанная на абсолютной высоте полета с одним неработающим двигателем, если необходимый для ухода на запасной аэродром запас топлива определяется только для полета с отказавшим двигателем.

Для упрощения процесса планирования полетов и представления планов полета эксплуатанты ВС могут принять решение о стандартизации единого метода расчета (применительно к случаю разгерметизации или отказа двигателя).

Требования Приложения 6 к Чикагской конвенции, касающиеся запаса топлива при выполнении полетов по правилам EDTO для условий отказа двигателя без одновременной разгерметизации кабины, относятся ко всем самолетам при EDTO.

102. Определение ЕТР для целей планирования TLS при EDTO может использовать еще один метод расчета ЕТР, основанный на крейсерской скорости полета на всех двигателях и эшелоне полета, поскольку эти параметры характерны для условий полета, используемых в правилах при оценке времени защиты, обеспечиваемой противопожарной системой грузовых отсеков при уходе на запасной аэродром в процессе выполнения полетов по правилам EDTO с пороговым временем

180 минут. Для самолетов, на которых помимо противопожарной системы грузовых отсеков определено время еще для одной критически важной для EDTO системы, основой ЕТР, используемой для оценки времени защиты при уходе на запасной аэродром, является рассмотрение случая отказа двигателя и прогнозируемых метеорологических условий, если полет при EDTO выполняется с пороговым временем, превышающим 180 минут.

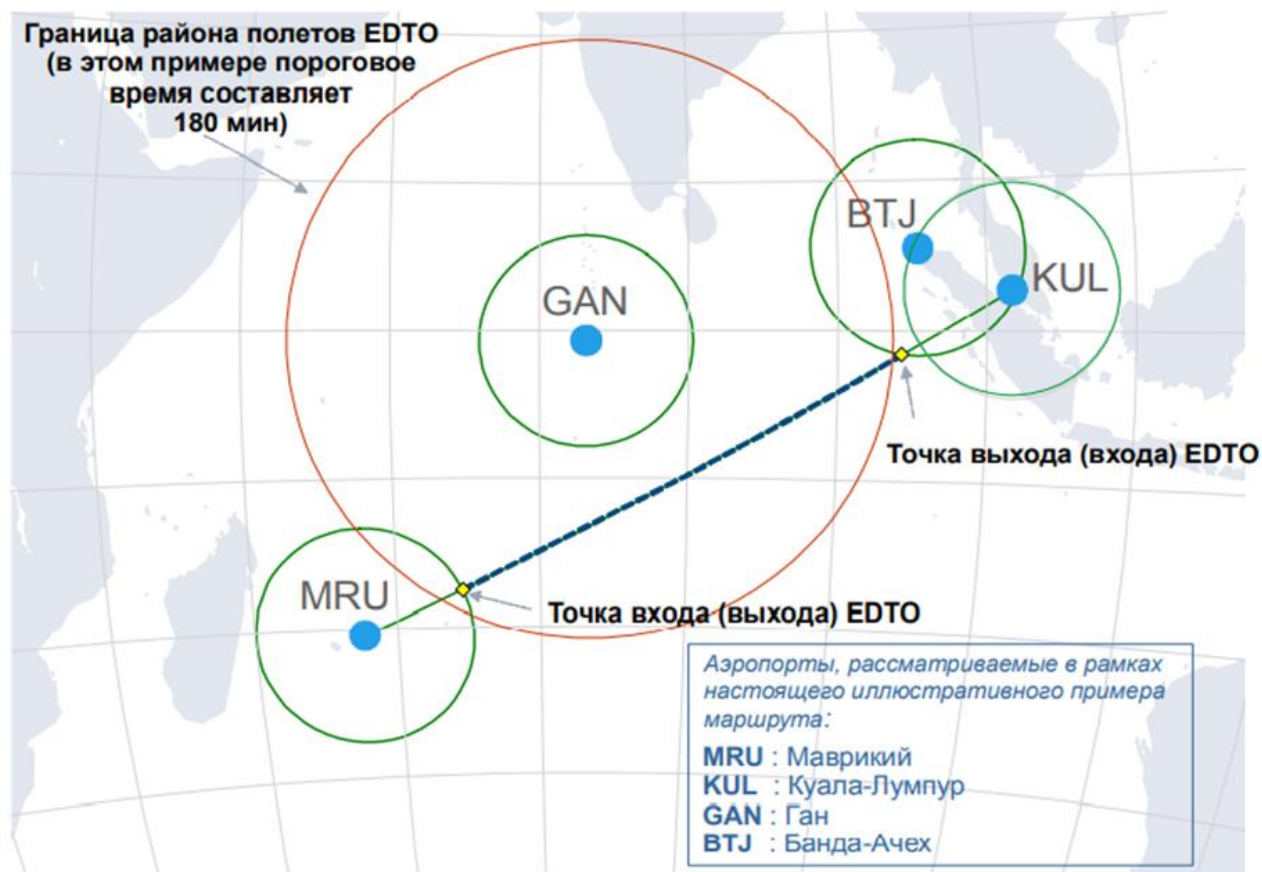


Рисунок 18. Пример одного запасного аэродрома при полетах по правилам EDTO без ЕТР для EDTO (с пороговым временем 180 минут)

103. Для полетов при EDTO с пороговым временем до 180 минут, включая 180 минут, требования TLS при EDTO непосредственно увязаны с максимальным временем ухода на запасной аэродром при EDTO в штилевых условиях с дополнительным минимальным запасом, составляющим 15 минут. Применительно к таким полетам при планировании TLS при EDTO прогнозируемые метеорологические условия не учитываются, поэтому для целей планирования полетов по правилам EDTO отсутствует необходимость в определении точек ЕТР для TLS.

Полеты по правилам EDTO с пороговым временем до 180 минут, включая 180 минут, могут также предусматривать увеличение установленного этим разрешением времени на 15 % (например, до

207 минут).

104. Для целей контроля за ходом полета и принятия решения об уходе на запасной аэродром в качестве точек ЕТР при EDTO рассматриваются точки, расположенные по маршруту, на котором вместо предпочитаемого или основного запасного аэродрома на маршруте назначается запасной аэродром для EDTO, указанный в рабочем плане полета. В самой точке ЕТР время ухода на каждый из двух запасных аэродромов на маршруте, определяющих ЕТР, является аналогичным; однако после пролета ВС этой ЕТР оно будет постепенно приближаться к аэродрому, который становится новым основным запасным аэродромом, и постепенно удаляться от другого аэродрома, который был основным до пролета точки ЕТР. Аналогичный переход будет происходить в каждой точке ЕТР, находящейся в секторе EDTO с несколькими ЕТР, и между любыми двумя последовательно расположенными ЕТР единственный указанный запасной аэродром для EDTO будет основным. Точки ЕТР в условиях разгерметизации используются в качестве основы для контроля местоположения ВС в ходе полета по маршруту относительно запасных аэродромов для EDTO; однако эксплуатанты ВС могут также принять решение об оценке точек ЕТР для АЕО и (или) ОЕІ в зависимости от характера аварийной ситуации в полете, надлежащим образом учитывая при этом повышение сложности использования нескольких точек принятия решения, расположенных между запасными аэродромами.

Заявители включают ЕТР для EDTO в рабочий план полетов (штурманский журнал) и (или) используют их в качестве отметок местоположения на индикаторах системы управления полетом для оказания помощи летному экипажу в осуществлении контроля за ходом полета в секторе EDTO.

105. В случае ухода на запасной аэродром при выполнении полета по правилам EDTO летный экипаж не обязан уходить на основной запасной аэродром для EDTO, указанный в плане полета, и может в качестве ближайшего подходящего места посадки выбрать иной аэродром, если уход на него представляется более безопасным решением, основанным на учете преобладающих эксплуатационных условий.

## **§ 2. Запасные аэродромы при полетах по правилам EDTO**

106. При планировании полетов при EDTO заявитель на основе диспетчерской оценки эксплуатационных критериев, определяет и указывает в рабочем плане полета запасные аэродромы, которые было разрешено назначить для планирования ухода на запасной аэродром при полете по маршруту в пределах утвержденного района полетов для EDTO. Эти аэродромы должны указываться в утвержденном РПП заявителя.

При проведении эксплуатационной оценки этих аэродромов рассматриваются два отдельных соображения, а именно:

базовая приемлемость аэродрома для обеспечения безопасного захода на посадку и посадки независимо от изменения эксплуатационных условий;

прогнозируемые условия на назначенных аэродромах для обеспечения безопасного захода на посадку и посадки в момент ожидаемого использования при выполнении конкретного полета по правилам EDTO.

107. Оценка длины ВПП запасных аэродромов, выбранных для обеспечения полетов по правилам EDTO, основывается на содержащейся в AFM информации о посадочных характеристиках, предоставленной изготовителем. Потребная длина ВПП при расчетной посадочной массе должна соответствовать требованиям, изложенным в пункте 228 АП № 100.

108. Должна быть проведена дополнительная оценка запасных аэродромов для EDTO, выбранных для выполнения конкретного полета по правилам EDTO, позволяющая убедиться в том, что длина ВПП достаточна для условий на момент расчетного времени прибытия; такая оценка является составной частью оценки планирования полетно-диспетчерского обслуживания. При проведении оценки следует учитывать вероятные скорость и направление ветра, а также ожидаемое состояние поверхности ВПП.

109. При проведении оценки посадочных характеристик на аэродромах с ограниченной территорией необходимо определить возможный градиент набора высоты при повторном заходе на посадку в случае ухода на второй круг на запасном аэродроме с OEI.

110. Для целей полетно-диспетчерского обслуживания под сроком действия понимается временное окно, в течение которого на запасном аэродроме при полетах по правилам EDTO имеются необходимые условия, обеспечивающие возможность безопасного выполнения захода на посадку и посадки в случае ухода на запасной аэродром при EDTO. Соответствующее временное окно учитывает самое раннее и самое позднее расчетное время прибытия для каждого запасного аэродрома, основанное на планируемом времени вылета. Срок действия для конкретного запасного аэродрома при EDTO определяется на основе времени ухода на этот запасной аэродром с первой и последней точек ETP при EDTO.

111. Рисунок 19 иллюстрирует применение этой концепции к маршруту Маврикий – Куала-Лумпур (MRU–KUL) с использованием, в качестве примера, запасного аэродрома на острове Ган (GAN). Уход на



аэродром GAN с точки ETP1 (MRU/GAN) «в прямом направлении» будет соответствовать самому раннему расчетному времени прибытия (ETA), поскольку ETP1 является первой точкой на маршруте, в которой при выполнении полета при EDTO GAN становится основным запланированным запасным аэродромом. Аналогичным образом, уход на аэродром GAN с точки ETP2 «в обратном направлении» будет соответствовать самому позднему ETA, поскольку ETP2 является последней точкой на маршруте, для которой при выполнении полета при EDTO GAN является основным запланированным запасным аэродромом.



Рисунок 19. Срок действия для запасных аэродромов при полетах по правилам EDTO

112. При определении самого раннего – самого позднего времени прибытия можно рассмотреть различные профили ухода на запасной аэродром, например профиль ухода на высокой крейсерской скорости в сравнении с профилем ухода на малой скорости или использовать стандартизированный подход, основанный на конкретном нештатном профиле полета, например, при отказе двигателя или разгерметизации.

113. В случаях, когда при полетах по правилам EDTO запасной аэродром расположен до EEP при EDTO (например, первый запасной аэродром для EDTO) или после EXP (например, последний запасной аэродром для EDTO), концепция самого раннего – самого позднего времени прибытия является менее очевидной, поскольку в отличие от случая, проиллюстрированного на рисунке 19, в секторе EDTO





одновременно нет линий пути ухода на запасной аэродром и «в прямом» и «в обратном» направлениях. Для этих случаев срок действия, определенный используемой системой планирования полетов, должен учитывать потенциальную вероятность ухода на запасной аэродром при полете по маршруту на участке EDTO с целью включения EEP, если запасной аэродром для EDTO расположен до начала сектора EDTO, и EXP для случая, когда последний запасной аэродром для EDTO расположен после сектора EDTO.

114. Эта концепция проиллюстрирована на рисунке 20 с использованием, в качестве примеров, аэропортов MRU и KUL. Продолжительность срока действия для MRU, являющегося первым запасным аэродромом для EDTO, расположенным до начала сектора EDTO, будет определяться уходом на запасной аэродром в обратном направлении от EEP и в обратном направлении от ETP1 на основе предполагаемого(ых) профиля(ей) полета при уходе на запасной аэродром, реализованного(ых) используемой системой планирования полетов. Маршрут полета от EEP до ETP1 также является частью сектора EDTO, в котором аэропорт MRU выполняет функцию основного запланированного запасного аэродрома для EDTO. Аналогичным образом, срок действия для аэропорта KUL будет определяться уходом на запасной аэродром в прямом направлении от ETP2 и от EXP для охвата участка сектора EDTO, в котором аэропорт KUL является основным запланированным запасным аэродромом.

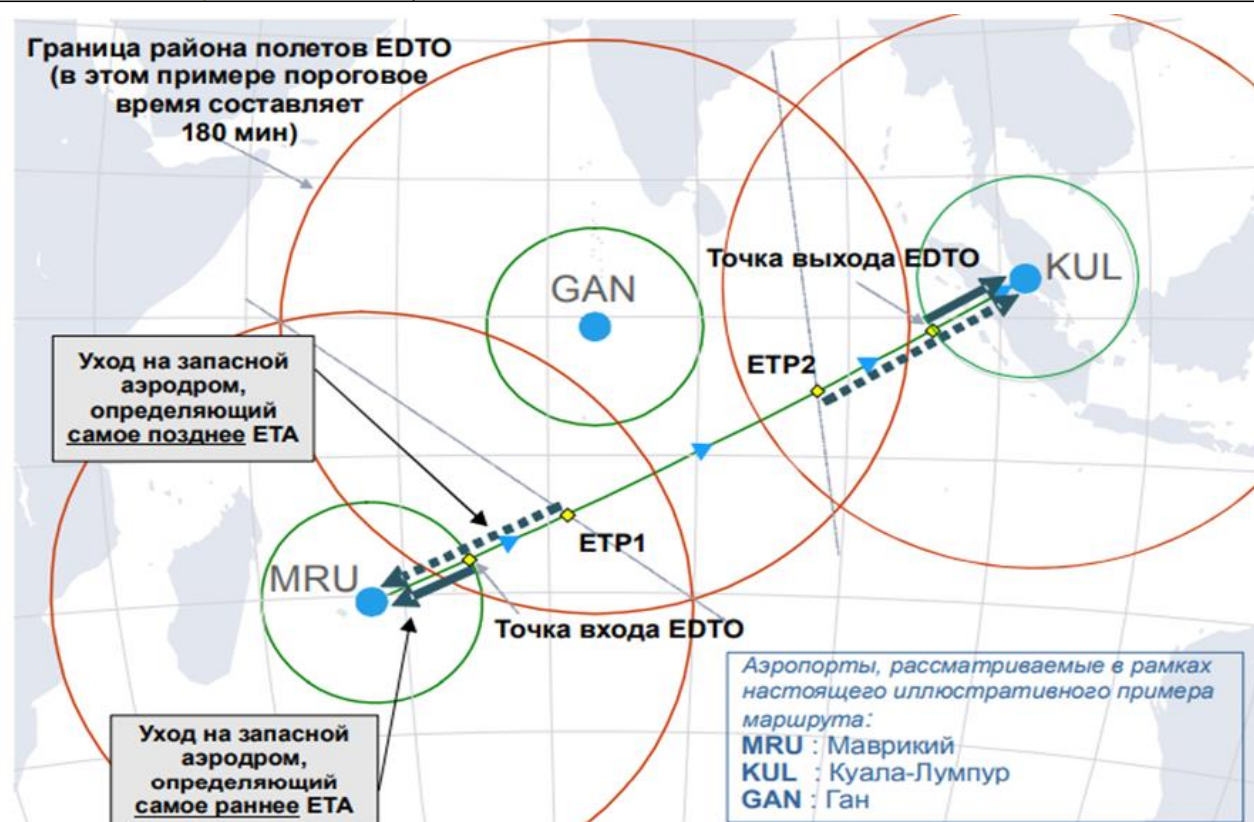


Рисунок 20. Срок действия для запасных аэродромов для EDTO, расположенных до или после сектора EDTO

115. Если запасной аэродром для EDTO используется для охвата всего сектора EDTO, то в этом случае отсутствуют ETP для EDTO и поэтому единственный запасной аэродром для EDTO является основным запланированным запасным аэродромом для всего сектора EDTO. При определении срока действия рассматривается уход на запасной аэродром в прямом направлении от ЕЕР для установления самого раннего расчетного времени прибытия и уход на запасной аэродром в обратном направлении от ЕХР для установления самого позднего расчетного времени прибытия. Эта концепция иллюстрируется рисунком 21.

116. При оценке срока действия для запасного аэродрома для EDTO следует учитывать основанные на самой последней имеющейся информации прогнозируемые метеорологические условия, включая минимум видимости и высоты нижней кромки облаков, и соответствующие запасы, используемые при планировании полетно-диспетчерского обслуживания. Для обеспечения возможности безопасного выполнения захода на посадку и посадки в пределах установленного временного интервала в оценке могут быть также учтены часы работы, NOTAM, прогнозируемые скорости ветра и другие эксплуатационные факторы.

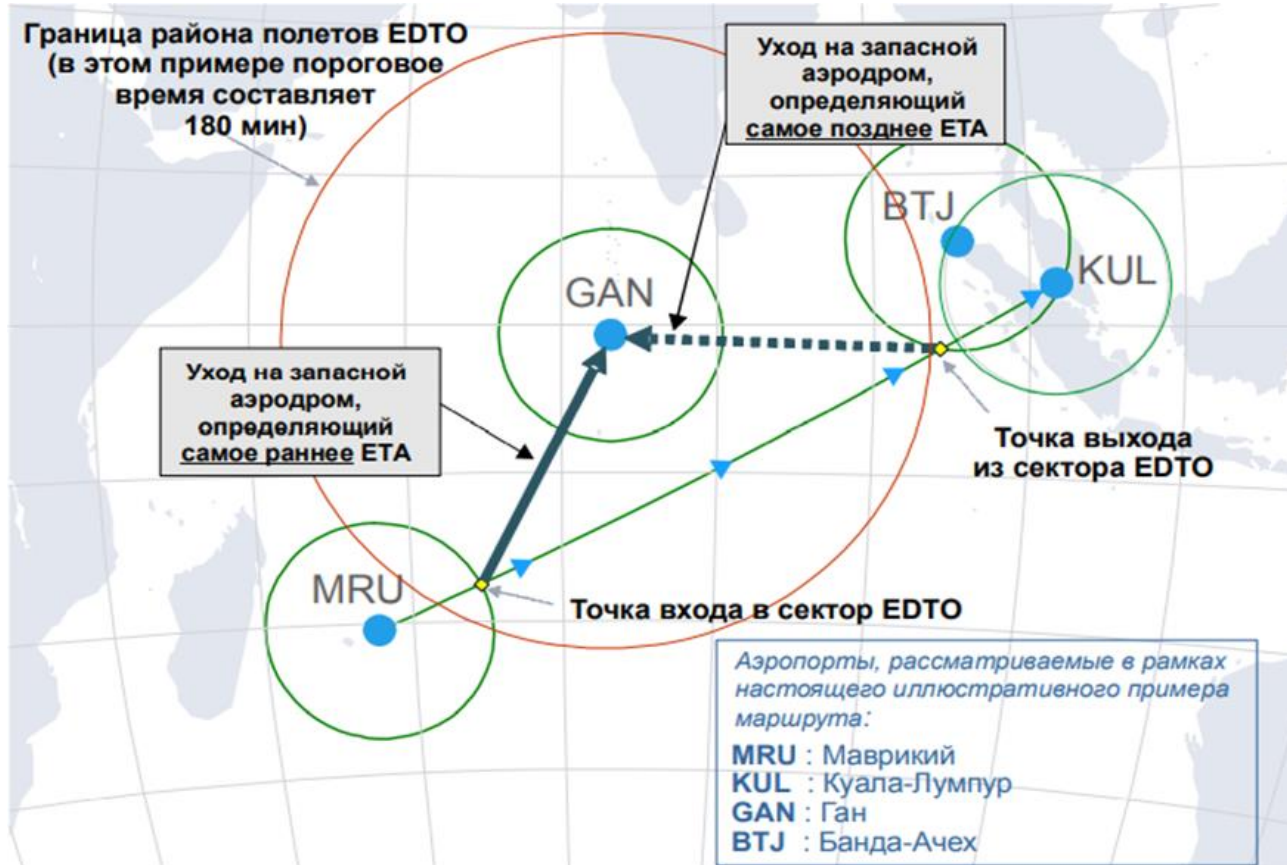


Рисунок 21. Срок действия для единственного запасного аэродрома при полетах по правилам EDTO

117. При планировании полетно-диспетчерского обслуживания учитываются метеорологические минимумы запасных аэродромов для EDTO, которые включают в себя конкретные критерии в отношении нижней кромки облаков и видимости, обеспечивающие гарантии в том, что в случае ухода на запасной аэродром при полете по маршруту EDTO прогнозируемые метеорологические условия обеспечат возможность безопасного выполнения захода на посадку и посадки. Оценка таких метеорологических минимумов для требуемого срока действия должна проводиться на основе самой последней имеющейся информации применительно к каждому запасному аэродрому для EDTO.

118. Требования к минимумам, используемым при планировании полетно-диспетчерского обслуживания EDTO, выражаются в виде приращений к опубликованным эксплуатационным минимумам для конкретного захода на посадку или могут выражаться в виде фиксированных значений минимумов. В этом случае намерение этих требований заключается в том, чтобы оценка минимумов аэродрома для целей планирования полетно-диспетчерского обслуживания носила более консервативный характер по сравнению с фактическими

опубликованными эксплуатационными минимумами, необходимыми для выполнения захода на посадку и посадки. Это делается для учета возможности ухудшения метеорологических условий после начала выполнения полета по правилам EDTO, что иллюстрируется приводимым ниже примером.

В таблице 2 приводятся приращения к метеорологическим минимумах для целей подготовки к полету при EDTO.

Таблица 2.

| <i>Схема захода на посадку</i>                             | <i>Нижняя кромка облаков</i>                                      | <i>Видимость</i>                                         |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Точный заход на посадку                                    | Санкционированные DH/DA<br>плюс приращение в 60 м<br>(200 фут)    | Санкционированная видимость<br>плюс приращение в 800 м   |
| Неточный заход на посадку<br>или заход на посадку по кругу | Санкционированная MDH/MDA<br>плюс приращение в 120 м<br>(400 фут) | Санкционированная видимость<br>плюс приращение в 1 500 м |

119. В качестве практического примера применения указанных в таблице 2 минимумов к планированию полетно-диспетчерского обслуживания рассматривается аэропорт на острове Ган, Мальдивы (GAN).

120. Как показано на рисунке 22, в аэропорту GAN имеется одна посадочная поверхность, на противоположных концах которой расположены ВПП 10 и ВПП 28. Для каждой ВПП опубликованы несколько схем неточного захода на посадку, предусматривающих выполнение заходов на посадку с использованием VOR DME, VOR, NDB и GPS. Как правило, при применении минимумов планирования для EDTO эксплуатанты ВС будут исходить из возможностей использования наиболее подходящей разрешенной схемы захода на посадку, которой в данном случае с точки зрения требуемой нижней кромки облаков или MDA является схема захода на посадку по GPS, как показано на рисунке 23 применительно к ВПП 28.

121. Для планирования выполнения самолетом категории D захода на посадку с прямой требуемыми эксплуатационными минимумами, основанными на рисунке 23, будут MDA 360 футов и видимость 2 000 метров. Применяя приращения, указанные в таблице 2, итоговые минимумы при планировании полетно-диспетчерского обслуживания EDTO составят 760 футов (360 футов + 400 футов) для нижней кромки облаков и 3 500 метров (2 000 метров + 1 500 метров) – для видимости.

Эти более консервативные метеорологические минимумы



применяются только для целей планирования полетно-диспетчерского обслуживания, и они подлежат проверке на основе самых последних имеющихся метеорологических прогнозов для требуемого срока их действия.

Если при планировании EDTO используются схемы захода на посадку по кругу, то они применяются в отношении опубликованных минимумов захода на посадку по кругу, используя аналогичные диспетчерские приращения.

Для планирования EDTO могут использоваться основанные на RNP утвержденные схемы захода на посадку.

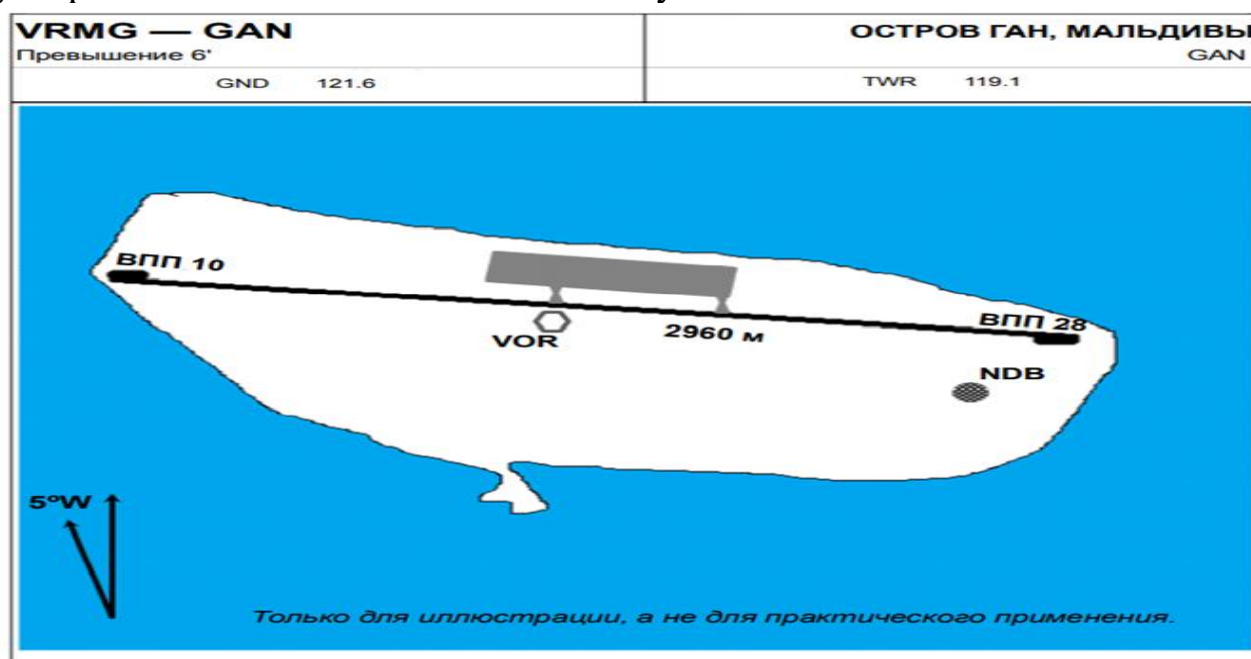


Рисунок 22. Типовая схема аэродрома на острове Ган (GAN)

| ВПП 28 | MDA     | RVR     | Полет по кругу    |
|--------|---------|---------|-------------------|
| A      | 360 фут | 1 200 м | 400 фут (1 600 м) |
| B      |         |         | 500 фут (1 600 м) |
| C      |         |         | 600 фут (2 400 м) |
| D      | 360 фут | 2 000 м | 700 фут (3 600 м) |

Рисунок 23. Минимумы захода на посадку по GPS на ВПП 28 аэродрома GAN

122. Можно также определить элементы условных прогнозов: например, обычно учитываются условия PROB 40 или TEMPO,





соответствующие самому низкому применимому эксплуатационному минимуму. В государственные правила могут быть также включены положения, касающиеся низких минимумов посадки (например, по категории 2/3), что зависит от наличия утверждения эксплуатанта ВС и возможности самолета выполнять такие полеты.

Термины «эксплуатационные минимумы» и «посадочные минимумы» относятся к минимумам, указанным на соответствующих картах захода на посадку, а не к используемым при планировании EDTO минимумам.

123. При выпуске ВС в полет в соответствии с положениями MEL при оценке минимумов запасного аэродрома для EDTO необходимо учитывать ограничения MEL, затрагивающие минимумы захода на посадку по приборам, а также любые NOTAM, оказывающие влияние на опубликованную схему захода на посадку.

124. Минимумы, используемые при планировании полетов по правилам EDTO, применяются только к выпуску ВС в полет. После начала полета применяются обычные эксплуатационные минимумы, необходимые для безопасного выполнения захода на посадку и посадки.

125. Уровень обеспечиваемой RFFS защиты на запасном аэродроме для EDTO, указывается в РПП.

В соответствии с инструктивными указаниям, содержащимся в соответствующем дополнении I части I Приложения 6 к Чикагской конвенции, приемлемым уровнем защиты, обеспечиваемой RFFS на запасных аэродромах для EDTO на маршруте, может быть:

категория 4 аэродромной RFFS для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг или категория 1 аэродромной RFFS для всех других самолетов, если эксплуатант ВС может передать уведомление за 30 минут до прибытия самолета; или

если эксплуатант ВС не может передать вышеупомянутое уведомление за 30 минут до прибытия самолета, приемлемый уровень защиты, обеспечиваемой RFFS, может быть понижен на две категории относительно категории RFFS самолета.

126. В тех случаях, когда аэродромы вылета и (или) пункта назначения и (или) запасные аэродромы, являющиеся аэродромами вылета и (или) пункта назначения, также являются запасными аэродромами для EDTO, приемлемый уровень защиты, обеспечиваемой RFFS, должен соответствовать наиболее жесткому требованию, предусмотренному дополнением I части I «Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты» Приложения 6 к Чикагской конвенции.

Для грузовых перевозок приемлемым может быть дополнительное

уменьшение возможностей RFFS. Соответствующий инструктивный материал содержится в дополнении I части I «Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты» Приложения 6 к Чикагской конвенции.

## **ГЛАВА 5**

### **ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА**

#### **§ 1. Общие положения**

127. До получения разрешения на EDTO персонал эксплуатанта ВС по производству полетов должен пройти подготовку по утвержденной программе. Эта учебная программа должна быть хорошо составлена и надлежащим образом отражать характер и особенности конкретного(ых) полета(ов) при EDTO. Летные экипажи, диспетчеры и другие соответствующие сотрудники по производству полетов должны пройти базовую подготовку по правилам и процедурам выполнения EDTO и ознакомиться с конкретными процедурами EDTO эксплуатанта ВС для надлежащего обеспечения полетов. Учебная программа эксплуатанта ВС должна учитывать квалификацию и опыт персонала, проходящего подготовку. На регулярной основе необходимо обращать внимание на изменения, вносимые в правила EDTO и политику эксплуатанта ВС, касающиеся EDTO. Эту информацию можно включать в программу периодической переподготовки или, в соответствующих случаях, доводить ее до сведения посредством распространения учебных материалов в распечатанном виде.

128. Учебные программы EDTO должны охватывать такие вопросы, как особые правила, разрешения (парк ВС, районы полетов), политику, процедуры и документацию, касающиеся конкретных аспектов EDTO, и поэтому они могут отличаться по своему содержанию и методике преподавания. Например, для проведения теоретической подготовки один эксплуатант ВС может использовать ресурсы компьютерного обучения, а другой – выбрать для этого аудиторную подготовку или совместно использовать оба метода. Продолжительность первоначальной программы подготовки по вопросам EDTO может отличаться так же, как могут отличаться периодичность и содержание программы переподготовки.

129. Программы подготовки летных экипажей должны определять тематику и продолжительность теоретической подготовки и предусматривать выполнение демонстрационных полетов на тренажере, проведение квалификационных проверок и выполнение требований в отношении подтверждения квалификации. Учебные программы

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

диспетчеров также должны быть ориентированы на проведение теоретической подготовки и изучение специального инструментария и средств, используемых при подготовке к полетам. Некоторые эксплуатанты ВС могут принять решение о совмещении предусмотренных для летных экипажей и диспетчеров разделов теоретической подготовки с целью оказать содействие более полному осознанию порядка реализации соответствующих функций для оказания поддержки программе подготовки по вопросам EDTO.

130. Требования по составлению программы подготовки летного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) к выполнению полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром представлены в приложении 1 к настоящему Дополнению.

131. Заявители ВС, выполняющих EDTO, должны ввести для своего персонала, связанного с производством полетов, систему отслеживания и определения статуса подготовки по вопросам EDTO, обеспечивающую гарантии прохождения всем соответствующим персоналом подготовки по утвержденной учебной программе и выполнение требований в отношении подтверждения квалификации.

## **§ 2. Теоретическая подготовка в области производства полетов по правилам EDTO**

132. В учебной программе заявителя по вопросам EDTO, предназначенной для персонала, связанного с производством конкретных полетов, должны быть отражены перечисленные ниже элементы теоретического курса обучения. Как правило, для ознакомления слушателей с базовыми требованиями к подготовке инструктору, проводящему компьютерное обучение или совмещенный курс, достаточно половины дня, однако, если имеется необходимость рассмотрения конкретных обстоятельств, то это время может быть увеличено. Как представляется, в рамках совместной учебной программы элементы курса обучения применимы как к летным экипажам, так и к сотрудникам по обеспечению полетов.

133. Элементы теоретического курса обучения:

133.1. ознакомление со стандартами EDTO ICAO и соответствующими правилами государств;

133.2. принятие эксплуатационной программы EDTO:

парк(и) ВС, выполняющих полеты по правилам EDTO;

район(ы) полетов при EDTO;

значение(я) порогового времени, максимального времени ухода на запасной аэродром и скорости;

133.3. соображения, касающиеся планирования при EDTO:



район(ы) полетов при EDTO,  
запасные аэродромы для EDTO,  
запас топлива при EDTO,  
соображения, касающиеся TLS,  
технический статус EDTO и соображения, касающиеся MEL,  
выдача разрешений на выполнение полетов при EDTO и рабочий план полета;

133.4. соображения, касающиеся EDTO по маршруту:  
стандартные эксплуатационные процедуры,  
осуществление контроля в полете, соображения, касающиеся ухода на запасной аэродром,

процедуры на случай возникновения нештатных ситуаций и чрезвычайных обстоятельств;

133.5. летно-технические характеристики самолетов;

133.6. РПП в части, касающейся правил EDTO.

### **§ 3. Практическая подготовка по вопросам EDTO**

134. Рассмотренные в § 2 настоящей главы соображения, касающиеся теоретической подготовки по вопросам EDTO, создают необходимую базовую основу, которая, в соответствующих случаях, должна дополняться практической подготовкой для изучения конкретных функций и сфер ответственности членов летного экипажа по производству полетов, связанного с выполнением и обеспечением полетов при EDTO.

Для сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров), осуществляющих руководство полетами, такая практическая подготовка должна предусматривать ознакомление с конкретными средствами и методами, используемыми для обеспечения полетов (например, система планирования полетов. В программе практических занятий следует также предусмотреть демонстрацию эксплуатационных процедур, связанных с подготовкой к полетам, и принципов строгого соблюдения контрольных перечней, связанных с выполнением любых конкретных задач.

135. Для летных экипажей практические занятия по вопросам EDTO предусматривают летную подготовку в условиях, приближенных к реальным (LOFT), с использованием тренажерных устройств имитации полета для отработки штатных процедур и процедур на случай возникновения нештатных ситуаций. Типовой сценарий LOFT включает элементы, перечисленные ниже, а продолжительность такой подготовки составляет от двух до четырех часов. Помимо элементов обучения, непосредственно связанных с EDTO, следует также рассмотреть аспекты полетов по маршруту, характерные для конкретного района полетов, такие как процедуры дальней навигации и ведение дальней связи.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Допуск к полетам по правилам полетов при EDTO действителен для всех типов самолетов, применяющих эти правила.

#### 136. Типовой сценарий LOFT

предполетный инструктаж;

выдача разрешения на выполнение полета при EDTO;

подготовка в кабине;

полет по маршруту (штатный): вход в сектор EDTO, порядок осуществления контроля в полете, процедуры FMS (при необходимости), навигация и связь;

полет по маршруту (в нештатной ситуации): порядок действий на случай чрезвычайных обстоятельств, отдельные виды нештатных условий и контрольные перечни, принятие решений об уходе на запасной аэродром, процедуры FMS (при необходимости), уход на запасной аэродром на маршруте;

послеполетные процедуры.

### **§ 4. Периодическая подготовка при EDTO**

137. Периодическая подготовка персонала при EDTO проводится ежегодно. При наличии перерыва в полетах по правилам полетов EDTO более 12 месяцев проводится теоретическая подготовка в объеме 50 %.

Периодичность и продолжительность подготовки к подтверждению квалификации должны быть определены в каждой утвержденной учебной программе эксплуатанта ВС для EDTO. Обычно для целей переподготовки персонала, постоянно занятого в обеспечении полетов при EDTO, подходит ускоренный или сокращенный теоретический курс подготовки, а для персонала, который согласно критериям утвержденной программы уже не отвечает требованиям к квалификации, более подходящим является курс первоначальной подготовки.

138. В отличие от повторения одних и тех же сценариев в ходе каждого учебного цикла при проведении практической переподготовки слушателям следует демонстрировать различные потенциальные эксплуатационные сценарии. Например, при проведении переподготовки по программе LOFT при EDTO можно продемонстрировать различные нештатные ситуации (отказ двигателя, разгерметизация, пожар в грузовом отсеке и т. д.), что позволит слушателям получить в ходе обучения более предметный опыт. Информацию о выбранных продемонстрированных чрезвычайных обстоятельствах заносят в журналы регистрации подготовки каждого слушателя, что обеспечит возможность рассмотрения различных сценариев в рамках каждого нового учебного курса переподготовки.





## **§ 5. Подготовка инженерно-технического персонала при EDTO**

139. Заявители должны разработать программу подготовки инженерно-технического персонала по вопросам EDTO с целью подготовки и поддержания квалификации в этой области, связанной с планированием, организацией, обеспечением полетов при EDTO, которая может проводиться в дополнение к программе подготовки, предусмотренной для конкретного авиационного персонала. Данная программа ставит своей целью обучить персонал, связанный с планированием, организацией, обеспечением полетов требованиям при EDTO.

140. Программа подготовки по вопросам технического обслуживания, связанного с выполнением полетов при EDTO, должна предусматривать:

первоначальную подготовку для приобретения всеми специалистами по техническому обслуживанию знаний, навыков и способностей, позволяющих надлежащим образом выполнять технические обслуживание систем ВС при EDTO применительно к конкретной конфигурации АЕС;

переподготовку для поддержания или повышения, при необходимости, степени осведомленности всех специалистов по техническому обслуживанию о специфических особенностях технического обслуживания ВС, выполняющих полеты по правилам EDTO.

141. Если переподготовка является составной частью программы, утвержденной эксплуатантом ВС, то в ней следует определить периодичность проведения и задействовать систему уведомления персонала и руководства о необходимости подготовки. Кроме того, на случай смены персонала, обусловленной его естественной убылью, следует предусмотреть порядок руководства специалистами по техническому обслуживанию, работающими на контрактной основе. Переподготовка может проводиться с использованием процесса тестирования и контролироваться руководящим составом на отдельных рабочих позициях. В случае неудовлетворительных результатов тестирования соответствующий сотрудник должен повторно пройти учебную программу.

142. Учебная программа по вопросам EDTO должна включать следующие вопросы:

ознакомление с правилами EDTO;

конкретное изучение соответствующих элементов правил EDTO;

получение общего представления о сертификации двухдвигательных ВС, выполняющих полеты при EDTO;

ознакомление с системами, критически важными для EDTO;  
 ознакомление с процедурой получения разрешения на EDTO  
 (максимальное время ухода на запасной аэродром, TLS, утвержденное для  
 эксплуатанта ВС время ухода на запасной аэродром, маршруты EDTO,  
 MEL EDTO);  
 изучение документа КТОП и программы технического  
 обслуживания ВС, выполняющих EDTO;  
 ознакомление с предполетными сервисными проверками ВС,  
 выполняющих EDTO;  
 ознакомление с процедурами, предусмотренными программой  
 обеспечения надежности ВС, выполняющих полеты при EDTO, например  
 (если применимо) программа контроля комплектующих изделий;  
 сервисные проверки ВС, выполняющих полеты при EDTO; программа  
 обеспечения надежности; контроль за работой силовых установок;  
 программа верификации; ограничения, обусловленные выполнением  
 параллельного технического обслуживания; программа контроля  
 состояния двигателей; программа мониторинга расхода масла; программа  
 мониторинга запусков ВСУ в полете;  
 ознакомление с другими процедурами, касающимися полетов при  
 EDTO (если применимо).

## ГЛАВА 6 EDTO ДЛЯ САМОЛЕТОВ, ИМЕЮЩИХ БОЛЕЕ ДВУХ ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

143. Общая графическая схема EDTO для самолетов с двумя  
 газотурбинными двигателями представлена на рисунке 24.

Для самолетов, имеющих более двух двигателей, сертификация на  
 EDTO не требуется. Это означает, что стандарты на конфигурацию и  
 техническое обслуживание, определенные в рамках сертификации  
 базового типа самолета, имеющего более двух двигателей, считаются  
 достаточными для выполнения полетов по правилам EDTO.

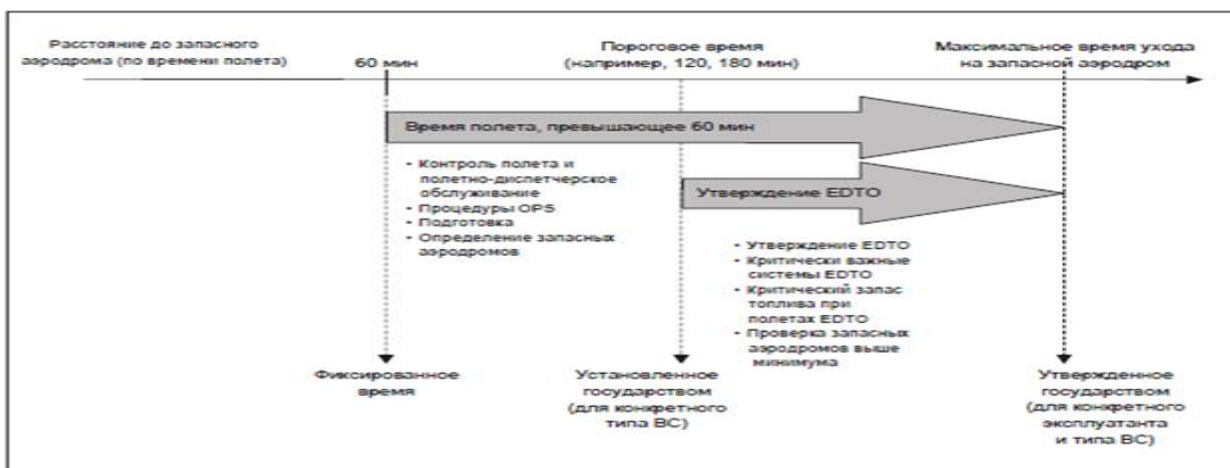


Рисунок 24. Общая графическая схема EDTO для самолетов, имеющих более двух двигателей

Для самолетов, имеющих более двух двигателей, отсутствуют дополнительные требования в отношении сертификации летной годности, процедур или программ технического обслуживания, рассматривать системы, критически важные для полетов категории EDTO, необходимо лишь в целях определения максимального времени работы критически важной для EDTO с самым жестким ограничением по времени.

Критически важные системы при EDTO, необходимо учитывать лишь в целях определения максимального времени работы критически важной для EDTO с самым жестким ограничением по времени.

144. Максимальное время работы критически важной для EDTO системы с самыми жесткими ограничениями по времени должно надлежащим образом учитываться при выдаче разрешения на вылет ВС, выполняющих полеты по маршрутам EDTO в контексте максимального времени ухода на запасной аэродром.

145. Какие-либо дополнительные требования, касающиеся летной годности, процедур и программ технического обслуживания ВС, имеющих более двух двигателей и выполняющих полеты при EDTO, как правило, отсутствуют.

146. Тем не менее для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей и выполняющих полеты при EDTO, необходимо проанализировать ограничения, если таковые имеются. Цель такой оценки заключается в проверке необходимости учета ограничений по времени при выдаче разрешений на EDTO и отражении принятых ограничений по времени в соответствующей документации ВС.

## **ГЛАВА 7**

### **EDTO ДЛЯ САМОЛЕТОВ С ДВУМЯ ГАЗОТУРБИННЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ**

147. EDTO для самолетов с двумя газотурбинными двигателями не отличаются от предыдущих положений ETOPS. Поэтому в некоторых документах вместо EDTO упоминается ETOPS.

148. Общая графическая схема EDTO для самолетов с двумя газотурбинными двигателями представлена на рисунке 25.

149. Общие требования для EDTO:

летная годность;

самолеты должны эксплуатироваться только в соответствии с положениями, утвержденными в MEL;

для получения прогнозов по району аэродрома и погоды по маршруту полета, эксплуатант ВС должен использовать только системы информации погоды, которые являются достаточно надежными и точными в предлагаемом районе полетов;

топлива должно быть достаточно, чтобы обеспечить критический запас топлива со сценарием полета при EDTO;

планирование полета – последствия ветра и температуры на крейсерской высоте с одним неработающим двигателем, должны учитываться при расчете ЕТР.



Рисунок 25. Общая графическая схема EDTO для самолетов с двумя газотурбинными двигателями

В дополнение к назначенным запасным аэродромам на маршруте EDTO, эксплуатант ВС обеспечивает летные экипажи информацией о надлежащих аэродромах на маршруте полета, которые не прогнозировались как минимумы погоды запасных по маршруту полета при EDTO. Информацией об оборудовании аэродрома и другими данными, необходимые для планирования в отношении этих аэродромов летные экипажи обеспечиваются до начала полета для использования при выполнении отклонения;

программа подготовки для EDTO заявителя содержит первоначальную и периодическую подготовки для летного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов;

запасные аэродромы на маршруте для EDTO включаются в эксплуатационные процедуры эксплуатанта ВС;

наличие оборудования для связи (УКВ/КВ, канал передачи данных, спутниковая связь). Для всех маршрутов, где доступны средства голосовой связи, требуется наличие оборудования включающее, по крайней мере, одну систему голосовой связи.

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

150. Процедуры поддержания летной годности (для самолетов с двумя газотурбинными двигателями) изложены в приложении 2 к настоящему Дополнению.

151. Требования к техническому обслуживанию при EDTO (для самолетов с двумя газотурбинными двигателями) изложены в приложении 3 к настоящему Дополнению.

## **ГЛАВА 8** **ТЕХНИЧЕСКИЙ СТАТУС САМОЛЕТА, ВЫПОЛНЯЮЩЕГО** **ПОЛЕТЫ EDTO**

### **§ 1. Общие положения**

152. Заявитель несет ответственность за обеспечение того, чтобы самолет, выполняющий полеты при EDTO, не превышал соответствующее ограничение по времени, а в отношении самолетов с двумя двигателями – чтобы самолет был сертифицирован и имел конфигурацию для полетов при EDTO.

Поскольку на ограничения по времени конкретного самолета могут оказывать влияние конфигурация и (или) программа технического обслуживания самолета, заявитель должен внедрить процедуры, обеспечивающие совместимость соответствующих возможностей и временных ограничений выпускаемого в полет при EDTO самолета с условиями предполагаемого полета.

153. Сертификация самолета на выполнение полетов при EDTO предусматривает выдачу документа КТОП при EDTO, в котором содержится информация о требуемой конфигурации, техническом обслуживании, процедурах и стандартах полотно-диспетчерского обслуживания. Поэтому для выполнения полетов при EDTO ВС должно иметь соответствующую конфигурацию, проходить техническое обслуживание и эксплуатироваться в соответствии с требованиями документа КТОП при EDTO. Это означает, что эксплуатанту ВС следует использовать процедуры, позволяющие отслеживать любые несоответствия в части, касающейся самолета, которые могут оказать влияние на его надежность и эксплуатационные возможности.

Стандарты сертификации базового типа и программа технического обслуживания самолетов, имеющих более двух двигателей, обеспечивают необходимый, предусмотренный для EDTO уровень безопасности полетов и являются приемлемыми для EDTO. Соответственно, стандарты на EDTO не предусматривают введения дополнительных требований к техническому обслуживанию или каких-либо дополнительных сертификационных требований для самолетов, имеющих более двух



двигателей. Поэтому в данном случае статус EDTO самолетов, имеющих более двух двигателей, непосредственно связан со статусом соответствующей TLS. Иными словами, на статус EDTO самолетов, имеющих более двух двигателей, влияние могут оказывать только изменения, касающиеся технического обслуживания или конфигурации, соответствующей TLS.

154. Свидетельство о техническом обслуживании ВС, выполняющего полеты при EDTO, должно обеспечивать летному экипажу гарантии в том, что:

состояние ВС проверено и соответствует установленным требованиям выпуска ВС в полет при EDTO, изложенным в документе, определяющем политику эксплуатанта ВС, и в соответствующем MEL;

соответствующие проверки, предусмотренные оперативными формами технического обслуживания оборудования ВС, выполняющих полеты при EDTO, проведены;

конфигурация ВС проверена и соответствует установленным стандартам на конфигурацию, изложенным в документе КТОП при EDTO (если применимо);

оценка возможностей соответствующей(их) TLS выполнена.

155. В PPTO, должны определяться объем связанных с выполнением полетов при EDTO проверок при обслуживании и процедуры, касающиеся оформления свидетельства о техническом обслуживании (карты-наряда).

## **§ 2. Свидетельство о техническом обслуживании**

156. До начала каждого полета по правилам EDTO необходимо подтвердить статус самолета, предназначенного для EDTO. В этой связи соответствующая организация по техническому обслуживанию должна предоставить полетному диспетчеру документ, свидетельствующий о выполнении технического обслуживания ВС в объеме, необходимом для EDTO, в целях осуществления руководства полетами и подготовки к полетам.

Такой статус ВС, предназначенного для EDTO, зависит от:

сертифицированных возможностей выполнения самолетом полетов при EDTO;

соответствия конфигурации самолета требованиям к конфигурации, определенным в документе КТОП при EDTO;

соответствия самолета требованиям к техническому обслуживанию, определенным в документе КТОП при EDTO;

возможностей соответствующей(их) системы (систем) TLS;

любой неработоспособной системы (указанной в MEL).

Для обеспечения контроля за статусом EDTO эксплуатант ВС

внедряет систему заполнения карт готовности к выполнению полета при EDTO.

Соответствующая организация по техническому обслуживанию выдает документ, свидетельствующий о выполнении технического обслуживания ВС в объеме, необходимом для полета при EDTO с оформлением карты-наряда и приложения к ней в виде карты готовности к выполнению полетов при EDTO.

Информация о выполнении технического обслуживания в объеме, необходимом для EDTO, которая включается в журнал технического обслуживания ВС (бортовой журнал), должна однозначно свидетельствовать о:

возможности выполнения соответствующим самолетом полета при EDTO («да» или «нет»);

соответствующем максимальном времени ухода на запасной аэродром.

157. При подготовке конкретного самолета к выполнению полетов при EDTO полетный диспетчер должен тщательно изучить эту информацию (карту готовности к выполнению полетов при EDTO), позволяющую убедиться в том, что самолет будет выпущен в полет с учетом его возможностей выполнения полета при EDTO.

Типовые примеры карт готовности к выполнению полетов при EDTO с пороговым временем до 180 минут самолетами с двумя двигателями представлены на рисунках 26 и 27.

В карте готовности самолета, приведенной на рисунке 26, указаны следующие характеристики статуса EDTO:

самолет способен выполнять полет при EDTO;

максимальное время ухода на запасной аэродром составляет 120 минут (на утвержденной скорости полета OEI/в условиях МСА/при отсутствии ветра).

| Статус EDTO                         |                          | Время ухода на запасной аэродром (мин) |                                     |                          |
|-------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| ДА                                  | НЕТ                      | 60                                     | 120                                 | 180                      |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>               | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Рисунок 26. Пример карты готовности к выполнению полета при EDTO (пороговое время 120 минут)

158. В карте готовности самолета, приведенной на рисунке 27, указаны следующие характеристики статуса EDTO:

самолет ограничен выполнением не-EDTO полетов;

соответственно, его максимальное время ухода на запасной аэродром составляет 60 минут (скорость полета OEI/в условиях МСА/при отсутствии ветра).

| Статус EDTO              |                                     | Время ухода на запасной аэродром (мин) |                          |                          |
|--------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ДА                       | НЕТ                                 | 60                                     | 120                      | 180                      |
| <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Рисунок 27. Пример карты готовности к выполнению полета при EDTO (пороговое время 60 минут)

159. Для выполнения полетов при EDTO эксплуатант ВС должен проверить, что время ухода на запасной аэродром (плюс 15 минут) при полете по запланированной линии пути не превышает время, указанное в руководстве по эксплуатации ВС (или в другой соответствующей документации изготовителя самолета):

для противопожарной системы грузовых отсеков самолета рассматривается уход на запасной аэродром на скорости и абсолютной высоте полета АЕО;

для наиболее критической по времени работы системы TLS (не являющейся противопожарной системой грузовых отсеков) рассматривается уход на запасной аэродром на скорости и абсолютной высоте полета OEI.

160. В этой связи следует принять процедуру проверки и отслеживания предельного времени работы соответствующей(их) TLS, если таковые имеются, позволяющую убедиться в том, что данная информация надлежащим образом предоставлена соответствующей организации по техническому обслуживанию эксплуатанта ВС и учтена авиационным персоналом эксплуатанта ВС, ответственных за производство полетов (диспетчерами и летными экипажами).

Это выполняется посредством включения в карту готовности к выполнению полета по правилам EDTO соответствующих ячеек для отметки возможных значений максимального времени работы, соответствующей(их) TLS. При оформлении свидетельства о техническом обслуживании (карты-наряда) эти значения должны обновляться каждый

раз, когда возникает ситуация, оказывающая влияние на максимальное время работы, соответствующей(их) TLS, например в случае:

отказа системы;

замены системы другой системой с меньшим/большим максимальным временем работы;

выполнения работ по техническому обслуживанию, оказывающих влияние на максимальное время работы системы.

161. Пример карты готовности самолета к выполнению полета при EDTO с пороговым временем, превышающим 180 минут, представлен на рисунке 28.

162 В карте готовности самолета, приведенной на рисунке 28 указаны следующие характеристики статуса EDTO:

самолет способен выполнять полет при EDTO с пороговым временем более 180 минут;

его максимальное время ухода на запасной аэродром составляет 325 минут (340<sup>-15</sup> минут) на скорости OEI с учетом прогнозируемых скорости и направления ветра и температуры;

его максимальное время ухода на запасной аэродром на скорости АЕО составляет 235 минут (250<sup>-15</sup> минут) с учетом прогнозируемых скорости и направления ветра и температуры.

| Статус EDTO                                                               |                          | Время ухода на запасной аэродром (мин) |                          |                          |                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| ДА                                                                        | НЕТ                      | 60                                     | 120                      | 180                      | >180                                                                    |
| <input checked="" type="checkbox"/>                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/>                                     |
| Возможности ограниченной по времени работы системы при полете EDTO (мин): |                          |                                        |                          | OEI                      | <input type="checkbox"/> 290<br><input checked="" type="checkbox"/> 340 |
|                                                                           |                          |                                        |                          | АЕО                      | <input checked="" type="checkbox"/> 250<br><input type="checkbox"/> 300 |
|                                                                           |                          |                                        |                          |                          |                                                                         |

Рисунок 28. Пример карты готовности к выполнению полета при EDTO (полет при EDTO с пороговым временем, превышающим 180 минут)

163. Для самолетов, имеющих более двух двигателей, достоверно подтверждено, что стандарты сертификации базового типа и программа технического обслуживания обеспечивают требуемый уровень безопасности полетов при EDTO и что они вполне приемлемы для выполнения полетов при EDTO. Соответственно, для самолетов, имеющих более двух двигателей, стандарты на полеты при EDTO не предусматривают введения дополнительных требований к техническому обслуживанию или каких-либо дополнительных сертификационных требований.

Тем не менее, был также сделан вывод о том, что в отношении

выполняющих полеты при EDTO самолетов, имеющих более двух двигателей, необходимо выполнить анализ ограничений по времени работы, соответствующих TLS, если таковые имеются.

164. Статус EDTO самолетов, имеющих более двух двигателей, зависит от статуса соответствующей TLS. Иными словами, на статус EDTO самолета, имеющего более двух двигателей, могут оказать влияние только изменения, внесенные в программу технического обслуживания или конфигурацию соответствующей TLS.

165. Пример карты готовности самолета, имеющего более двух двигателей, к выполнению полета при EDTO на основе допущения о том, что пороговое время составляет 180 минут представлен на рисунке 29.

| Статус EDTO                                                                      |                          | Время ухода на запасной аэродром (мин) |                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| ДА                                                                               | НЕТ                      | До 180                                 | >180                                                                    |
| <input checked="" type="checkbox"/>                                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>               | <input checked="" type="checkbox"/>                                     |
| <i>Возможности ограниченной по времени работы системы при полете EDTO (мин):</i> |                          |                                        | <input type="checkbox"/> 195<br><input checked="" type="checkbox"/> 300 |

Рисунок 29. Пример карты готовности к выполнению полета при EDTO (самолеты, имеющие более двух двигателей)

166. В карте готовности самолета, приведенной на рисунке 29 указаны следующие характеристики статуса EDTO:

самолет способен выполнять полет при EDTO;

его максимальное время ухода на запасной аэродром составляет 285 минут (300<sup>-15</sup> минут) на утвержденной скорости АЕО с учетом прогнозируемых скорости и направления ветра и температуры.

167. Пример карты готовности самолета, имеющего более двух двигателей, к выполнению полета при не-EDTO представлен на рисунке 30.

168. В карте готовности самолета, приведенной на рисунке 30 указаны следующие характеристики статуса EDTO:

самолет ограничен выполнением не-EDTO полетов;

его максимальное время ухода на запасной аэродром составляет 180 минут (195<sup>-15</sup> минут) на утвержденной скорости АЕО (в условиях МСА/при отсутствии ветра).



| Статус EDTO                                                                              |                                     | Время ухода на запасной аэродром (мин) |                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------|
| ДА                                                                                       | НЕТ                                 | До 180                                 | >180                                    |
| <input type="checkbox"/>                                                                 | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>                |
| <i>Возможности ограниченной<br/>по времени работы системы<br/>при полете EDTO (мин):</i> |                                     |                                        | <input checked="" type="checkbox"/> 195 |
|                                                                                          |                                     |                                        | <input type="checkbox"/> 300            |

Рисунок 30. Пример карты готовности к выполнению не-EDTO полета (самолеты, имеющие более двух двигателей)

### § 3. MEL

169. MEL заявителя разрабатывается на основе MMEL, предоставленного изготовителем самолета. MMEL, утвержденный государством разработчика в соответствии с положениями части I Приложения 6 к Чикагской конвенции, должен быть адаптирован с учетом эксплуатационной практики эксплуатанта ВС и соответствующих национальных эксплуатационных правил. Департамент по авиации принимает все необходимые меры к обеспечению того, чтобы MEL эксплуатанта ВС соответствовал всем установленным требованиям для парка самолетов рассматриваемого типа(ов) и утвержденному максимальному времени ухода на запасной аэродром при EDTO.

170. MEL заявителя должен также учитывать такие особенности района полетов при EDTO, как:

- максимальное время ухода на запасной аэродром;
- наличие запасных аэродромов при полете по маршруту и имеющиеся на них средства и оборудование;
- навигационные средства и средства связи;
- преобладающие метеорологические условия.

В MMEL может включаться информация об ограничениях, характерных для полетов при EDTO. Например, конкретная единица оборудования из перечня MMEL может потребовать изменения маршрута полета для того, чтобы он выполнялся в нижнем пределе максимального времени ухода на запасной аэродром, или даже введения, при необходимости, ограничения на полет по маршруту EDTO.

171. Эти специальные требования к выполнению полетов при EDTO должны быть четко оговорены в MEL эксплуатанта ВС, при этом MEL

эксплуатанта ВС не может быть менее требовательным по сравнению с MMEL для утвержденного максимального времени ухода на запасной аэродром.

172. Предусмотренные MMEL/MEL ограничения в отношении полетов при EDTO могут касаться:

допустимого максимального времени ухода на запасной аэродром;  
возможностей системы (систем) TLS;  
соответствующих метеорологических минимумов.

173. Указанные в MEL ограничения, касающиеся максимального времени ухода на запасной аэродром для полетов при EDTO связаны с количеством работоспособного на момент вылета оборудования или систем, необходимых для выполнения полета с заданным максимальным временем ухода на запасной аэродром. Обычно эти ограничения можно сформулировать следующим образом:

«оборудование или системы могут быть неработоспособными, если выполняемый полет не относится к категории EDTO», т. е. самолет должен быть ограничен только выполнением не-EDTO полетов; или

«оборудование или системы могут быть неработоспособными, если пороговое время при выполнении полета при EDTO не превышает \_\_\_\_ минут», т. е. самолет не должен выпускаться в полет, если время ухода на запасной аэродром, превышает \_\_\_\_ минут.

174. Указанные в MEL ограничения на полеты при EDTO, касающиеся TLS, обусловлены компонентами или оборудованием TLS EDTO, которые в случае ухудшения их эксплуатационных характеристик или отказа, могут уменьшить максимальное время работы системы (например, противопожарной системы грузовых отсеков).

Эти ограничения можно сформулировать следующим образом:

«оборудование или системы могут быть неработоспособными, если пороговое время при выполнении полета при EDTO не превышает \_\_\_\_ минут», т. е. самолет не должен выпускаться в полет, если время ухода на запасной аэродром, превышает \_\_\_\_ минут;

«оборудование или системы могут быть неработоспособными, если при выполнении полета время ухода на запасной аэродром не превышает \_\_\_\_ минут».

175. Указанные в MEL ограничения на полеты при EDTO, касающиеся метеорологических минимумов, относятся к компонентам или оборудованию, необходимым для выполнения основанных на использовании спутниковых или наземных средств обеспечения заходов на посадку по приборам. В MEL могут быть предусмотрены ограничения, затрагивающие возможности выполнения самолетом заходов на посадку



по приборам. В этом случае при оценке минимумов запасного аэродрома для EDTO следует учитывать предусмотренные MEL ограничения, влияющие на возможности выполнения заходов на посадку по приборам. Используемые заявителем процедуры подготовки к полету при EDTO должны гарантировать возможность выполнения самолетом захода на посадку с учетом любых ограничений MEL в соответствии с требованиями к метеорологическим минимумам на момент выпуска самолета в полет при EDTO, предъявляемым к назначенным запасным аэродромам для EDTO.

176. Обычно формулировка таких ограничений отражает возможности выполнения самолетом заходов на посадку, и они не обязательно имеют непосредственное отношение к EDTO: «Оборудование или системы могут быть неработоспособными, если минимумы захода на посадку не требуют их использования», т. е. это может отразиться на возможностях выполнения самолетом заходов на посадку в LVO.

## **ГЛАВА 9**

### **ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВС, ВЫПОЛНЯЮЩИХ ПОЛЕТЫ EDTO, И ТРЕБОВАНИЯ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ НАДЕЖНОСТИ**

#### **§ 1. Осведомленность относительно полетов по правилам EDTO**

177. Для всего персонала, участвующего в реализации программы технического обслуживания, заявитель должен обеспечить доведение информации об особом характере полетов при EDTO, и они должны иметь четкое представление о его влиянии на их обязанности, предусмотренные программой технического обслуживания. В программе технического обслуживания должны быть изложены стандарты, рекомендации и указания, необходимые для обеспечения планируемых полетов при EDTO.

178. Программа технического обслуживания ВС, выполняющих полеты EDTO, должна включать следующие характерные элементы:

- РРТО самолетов, выполняющих полеты при EDTO;

- документ КТОП при EDTO;

- программа технического обслуживания самолетов, выполняющих полеты при EDTO;

- системы, критически важные для полетов при EDTO;

- работы по техническому обслуживанию, связанные с выполнением полетов при EDTO/квалифицированный персонал для EDTO;

- программа контроля комплектующих изделий;

- сервисные проверки ВС, выполняющих полетов при EDTO;

- программа обеспечения надежности;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

контроль за работой силовых установок;  
 программа верификации;  
 ограничения, обусловленные выполнением параллельного  
 технического обслуживания;  
 программа контроля состояния двигателей;  
 программа мониторинга расхода масла;  
 программа мониторинга запусков ВСУ в полете;  
 контроль статуса EDTO самолета: карта готовности к выполнению  
 полета по правилам EDTO;  
 подготовка персонала по вопросам EDTO.

Эти элементы должны быть определены эксплуатантами ВС в рамках демонстрации соответствия критериям технического обслуживания, предусмотренным соответствующими эксплуатационными правилами EDTO.

179. Необходимые элементы программы технического обслуживания самолетов, выполняющих полеты при EDTO, должны рассматриваться в увязке с установленной программой технического обслуживания самолета, что позволяет убедиться в их адекватности для выполнения конкретных требований EDTO, определенных в документе КТОП при EDTO для конфигурации АЕС, и любых соответствующих указаний по поддержанию летной годности, которые могут оказать влияние на выполнение требований EDTO.

180. РРТО должно охватывать следующие вопросы:

общая информация об установленных правилах выполнения полетов при EDTO и программе EDTO эксплуатанта ВС;

сфера действия разрешения на выполнение полетов при EDTO (маршруты, парк ВС, время ухода на запасной аэродром и т. д.);

сфера ответственности (центр контроля технического обслуживания, технические службы, контроль качества, подготовка персонала, планирование и производственные службы и т. д.);

процессы (ежедневный анализ, отчетность, ограничения, обусловленные выполнением параллельного технического обслуживания и т. д.);

процедуры технического обслуживания самолетов, выполняющих полеты при EDTO (разрешение на вылет ВС, сервисные проверки ВС, выполняющих полеты при EDTO, контроль за расходом масла и т. д.);

подготовка персонала по техническому обслуживанию ВС, выполняющих полеты при EDTO.

## **§ 2. Работы по техническому обслуживанию, связанные с выполнением полетов при EDTO**

181. К числу связанных с полетами при EDTO работ по техническому обслуживанию относятся работы, выполнение которых оказывает влияние на критически важную(ые) для полетов при EDTO систему(ы), или дополнительные работы, не оказывающие влияния на какую(ие)-либо систему(ы), критически важную(ые) для полетов при EDTO

К числу работ, связанных с EDTO, можно отнести регламентные работы (предусмотренные программой технического обслуживания ВС, выполняющих полеты при EDTO), а также внеплановые работы, выполняемые с использованием таких руководств, как руководство по техническому обслуживанию ВС, а также руководство по поиску и устранению неисправностей.

182. Из перечня работ, связанных с EDTO, эксплуатант ВС должен выбрать те виды, для выполнения которых необходим квалифицированный персонал для EDTO.

Выбранные виды работ, связанных с EDTO, должны быть зафиксированы в качестве имеющих непосредственное отношение к EDTO; в их число могут входить установка, проверка и (или) обслуживание систем планера ВС и силовых установок, включенных в перечень систем, критически важных для полетов при EDTO, например:

съемка/установка двигателя или ВСУ;

съемка/установка комплектующего изделия и выполнение соответствующих работ на топливной, масляной, гидравлической, электрической или пневматической системах (VFG, топливный насос, масляная система, редуктор и т. п.), которые, в случае их неправильного выполнения, могут привести к отказу соответствующего двигателя.

обслуживание, которое обычно может выполняться перед вылетом в рамках сервисной проверки ВС, выполняющего полет при EDTO (например, проверка уровня масла в двигателе, ВСУ).

183. Для определения этих связанных с EDTO отдельных видов работ эксплуатанту ВС следует принять соответствующую процедуру выбора.

Блок-схема выбора отдельных видов работ, связанных с EDTO приведена на рисунке 31.



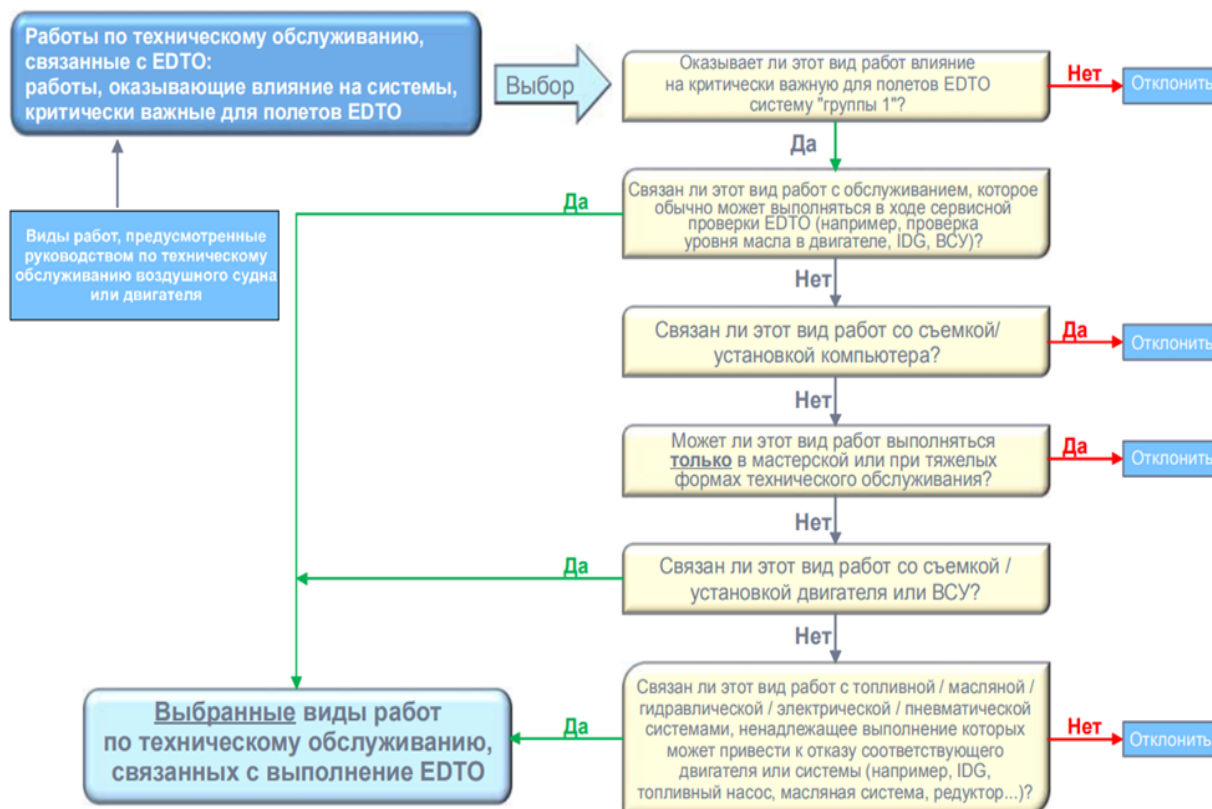


Рисунок 31. Блок-схема выбора отдельных видов работ, связанных с выполнением полетов при EDTO

### § 3. Сервисные проверки ВС при EDTO

184. Перед каждым полетом при EDTO эксплуатантам ВС, выполняющих полеты при EDTO, следует проводить сервисные проверки, позволяющие убедиться в том, что критически важные системы функционируют надлежащим образом.

185. Заявитель должен определить перечень критически важные для полетов при EDTO системы, подлежащие проверке. Фактический перечень соответствующих систем зависит от конструкции и оборудования ВС. Более того, в документе КТОП при EDTO может отсутствовать информация о выполнении сервисных проверок, поскольку не у всех эксплуатантов ВС эти задачи носят идентичный характер, и они могут зависеть от структуры (сети) маршрутов, организации по техническому обслуживанию и используемых процедур (например, выполнение проверок в кабине в транзитном аэропорту).

186. Данная проверка ставит своей целью убедиться перед вылетом EDTO в том, что в бортжурнале ВС, выполняющего полет при EDTO, не осталось каких-либо записей, применимых к критически важным для EDTO системам. Две задачи заключаются в предупреждении отказов



систем в течение следующего полета при EDTO и в устранении таких отказов систем (до выполнения следующего полета при EDTO), вылет с которыми положениями MMEL для EDTO не допускается.

187. Сервисная проверка ВС при EDTO должна предусматривать, как минимум, следующее:

- проверку устранения дефектов всех критически важных для полетов при EDTO систем или достаточности их охвата положениями MEL;

- просмотр технического боржурнала самолета на предмет проверки единиц оборудования систем, критически важных для полетов при EDTO, и записей о выполненном обслуживании;

- проведение внутреннего и внешнего осмотров. Под внешним осмотром понимается общий визуальный осмотр на земле;

- проверку уровня масла в двигателе с учетом ВСУ, если это необходимо для выполнения полета при EDTO;

- оценку статуса EDTO самолета и соответствующего свидетельства о техническом обслуживании ВС, выполняющего полеты при EDTO.

Сервисная проверка заключается не в проведении проверки каждой единицы оборудования, а в просмотре технического боржурнала и информации бортовой системы передачи сообщений на предмет выявления каких-либо несоответствий в этой области. Обычно в ходе такой проверки сообщения об уровне технического обслуживания не рассматриваются и не оцениваются, поскольку сбои из-за ухода значений параметров учитываются в ходе проверок, предусмотренных выполнением технического обслуживания на более высоком уровне.

188. Перед каждым вылетом при EDTO следует проверить приемлемость расхода масла каждой силовой установки и убедиться в том, что он отвечает потребностям полета при EDTO. При полете, в ходе которого ВСУ должна постоянно работать (например, в предусмотренном MEL случае полета с отказавшим генератором), расход масла ВСУ должен обеспечивать возможность полета. На некоторых самолетах имеются только три генератора, и они охватываются минимальным требованием для выпуска ВС в полет при EDTO. Это обуславливает необходимость работы ВСУ на участке полета при EDTO или в некоторых случаях – возможности использования ВСУ при EDTO. Конкретные эксплуатационные требования определяются документов КТОП.

189. Подход, предусматривающий выполнение одноразовых сервисных проверок перед вылетом при EDTO, не всегда совместим с программой производства полетов (например, полет может последовательно выполняться по участкам с EDTO/участкам, не относящимся к категории EDTO).

190. Правилами предусматривается возможность внесения элементов сервисных проверок ВС при EDTO в существующие регламенты выполнения оперативного технического обслуживания, однако при этом в технологических картах на сервисные проверки работы, связанные с EDTO, должны быть четко обозначены. Кроме того, необходимо указывать квалификацию, требуемую для подписания документов, с тем чтобы лицо, выполняющее конкретную операцию, понимало свои ограничения.

В этом случае выполнение одноразовых сервисных проверок перед вылетом при EDTO заменяется политикой сервисных проверок ВС при EDTO.

Пример политики в области сервисных проверок ВС при EDTO приведен на рисунке 32.



Рисунок 32. Политика в области сервисных проверок ВС при EDTO

#### § 4. Программа обеспечения надежности

191. Заявитель при EDTO должен принять основанную на событиях программу обеспечения надежности при EDTO, базирующуюся на его перечне систем, критически важных для полетов при EDTO. Такая программа, являющаяся программой, основанной на статистических данных, или программой проведения постоянного анализа и наблюдения, будет усиливать существующую программу обеспечения надежности. Ее

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

цель должна заключаться в обеспечении возможности своевременного выявления и предупреждения связанных с EDTO серьезных проблем и поддержании надежности ВС, выполняющих полеты при EDTO.

192. Такая программа должна носить событийно-ориентированный характер и предусматривать процедуры представления донесений о серьезных проблемах при полетах при EDTO и негативных для них тенденциях. Эксплуатант ВС и инспекторы должны иметь оперативный доступ к этой информации, позволяющей определить адекватность уровня надежности и оценить способности и возможности эксплуатанта ВС безопасно выполнять полеты при EDTO. Следует принять программу представления донесений, связанных с EDTO, гарантирующую уведомление управление летной годности Департамента по авиации, как правило ежемесячно, о результатах деятельности в течение предыдущего месяца или более часто в случае выявления с помощью этой программы негативных тенденций.

193. Заявители, которые на договорной основе передают какой-либо другой организации часть функций, предусмотренных системой контроля технического обслуживания и (или) программой обеспечения надежности, реализация которых обусловлена необходимостью подтверждения выданного разрешения на EDTO, по-прежнему несут ответственность за выполнение всех элементов этой программы и поддержание ее соответствия установленным требованиям. РРТО должно определять предусмотренные этой договоренностью процессы и процедуры и ответственный персонал заявителя.

## **§ 5. Ограничения, обусловленные выполнением параллельного технического обслуживания**

194. Заявители, выполняющих полеты при EDTO, должны иметь утвержденную программу, исключающую дублирование ошибок персонала при выполнении одних и тех же периодических или внеплановых работ по техническому обслуживанию на одинаковых элементах однотипных, но разных систем, критически важных для полетов категории EDTO. Как правило, под параллельным техническим обслуживанием понимается любое выполняемое обслуживание, в ходе которого во взаиморезервируемые функции или компоненты идентичных, критически важных для EDTO систем может быть внесена одна и та же неисправность.

195. Цель заключается в сведении до минимума вероятности свершения ошибок при выполнении работ по техническому обслуживанию на этих параллельных или идентичных системах, критически важных для EDTO. Фактически такие ошибки при



техническом обслуживании могут привести к отказу обеих систем, в результате которого не исключена вероятность ухода ВС на запасной аэродром в конфигурации, не отвечающей требованиям.

196. Две или несколько систем могут быть определены в качестве «сходных» критически важных для EDTO систем в тех случаях, когда они являются:

«существенно сходными» критически важными для EDTO системами. К их числу относятся установленные на обоих двигателях компоненты с приводом от этих двигателей, для монтажа которых используются аналогичные процедуры. Примерами «существенно сходных» критически важных для EDTO систем являются электрогенератор, смонтированный на двигателе номер один, и смонтированный на двигателе номер два гидравлический насос с приводом от этого двигателя. Некачественная установка этих агрегатов может привести к быстрому уходу масла из обоих двигателей;

«резервирующие» критически важных для EDTO системы.

197. Эти системы выполняют аналогичную резервирующую функцию. Примерами «резервирующих» критически важных систем при EDTO являются: электрогенератор с приводом от двигателя и электрогенератор с приводом от ВСУ. Некачественное техническое обслуживание может привести к отказу нескольких критически важных систем для EDTO и (или) потере резервирования функции соответствующей критически важной системы для EDTO (например, отказ двух источников электроэнергии). Несмотря на то, что характер работ может не быть абсолютно аналогичным, для принятия решения о сохранении соответствующих работ в категории параллельного технического обслуживания (или их исключения) следует учитывать потенциальные последствия ошибок при выполнении технического обслуживания на уровне резервирования. Как правило, это относится к выполнению работ, связанных со сложными процедурами снятия/установки оборудования, при которых не исключена вероятность внесения дефекта, способного привести к аналогичным последствиям (т. е. к отказу соответствующей системы или функции) для обеих систем.

## **§ 6. Программа контроля состояния двигателей**

198. Заявитель для EDTO должен принять программу контроля состояния двигателей, призванную на раннем этапе выявлять случаи ухудшения параметров работы и своевременно предпринимать корректирующие действия, не допуская при этом понижения уровня безопасности полетов, а также обеспечивать выдерживание внутренних параметров в установленных диапазонах (скорость вращения роторов,



температура выхлопных газов) на случай реализации сценариев ухода на запасной аэродром на одном двигателе. Запасы по параметрам работы двигателей, обеспечиваемые реализацией этой программы, должны учитывать необходимость удовлетворения дополнительных потребностей в мощности (например, противообледенение, электропитание) на этапе полета при уходе на запасной аэродром на одном двигателе.

199. Эта программа должна определять контролируемые параметры, методику сбора данных и порядок принятия корректирующих действий. Программа должна также учитывать указания обладателя сертификата типа и отраслевую практику.

Как минимум, в рамках этой программы должны регистрироваться параметры на этапе полета в штатном режиме, обычно в крейсерском полете, а их регистрация должна осуществляться с помощью электронных средств или вручную. Эти параметры могут определяться изготовителями двигателей и, как правило, включать в себя число оборотов двигателя N1, N2, N3, расход топлива, температуру выхлопных газов давление масла и температуру масла.

200. Мониторинг должен осуществляться на постоянной основе. Эту информацию следует собирать и в установленные сроки анализировать на предмет выявления тенденций, обеспечивая при этом регистрацию параметров с приемлемой периодичностью. При использовании электронной системы сбора и представления информации следует предусмотреть средства резервирования на случай отказа автоматизированной системы, продолжительность которого превышает эту периодичность.

201. Для реализации этой программы эксплуатанты ВС могут принять решение об использовании средств поддержки, предоставляемых изготовителем двигателей. Эти программы изготовителя обеспечивают предоставление еще более совершенной информации и защиты, и являются приемлемыми для выполнения этого требования. Данную информацию следует своевременно направлять эксплуатанту ВС (периодичность согласовывается с полномочным органом), а порядок ее представления должен гарантировать непрерывность информации независимо от даты или времени. Бóльшая часть данных изготовителей двигателей превышает минимальные требования этой программы и будет способствовать усилению внутренних процедур эксплуатанта ВС.

## **§ 7. Программа мониторинга расхода масла**

202. Программа мониторинга расхода масла позволяет заявителю выявлять случаи повышенного расхода масла, причиной которого может быть утечка масла или непредвиденный физический износ двигателя, что

может оказать влияние на возможность выполнения полета ВС при EDTO.

Правила конкретно не определяют максимальный расход масла при EDTO (т. е. он может быть аналогичным расходу масла при выполнении полетов, не относящихся к категории EDTO) и подлежащий применению порядок расчета норм расхода и обнаружения его необычного увеличения. Программа мониторинга расхода масла должна учитывать рекомендации обладателя сертификата типа и оперативно реагировать на тенденции в области расхода масла и случаи его необычного увеличения.

203. Применительно к полетам по участкам при EDTO диспетчерские процедуры должны учитывать максимальный и средний расход масла, включая расход при полете по непосредственно предшествующим участкам. Если для конкретной модели и типа двигателя анализ расхода масла является репрезентативным, то в рамках этой программы его результаты должны быть отражены. Если для выполнения полета при EDTO требуется ВСУ, ее также следует включить в программу мониторинга расхода масла.

204. Программа мониторинга расхода масла при EDTO должна определять базовую норму расхода (обычное потребление) и фактический расход на основе результатов предыдущих полетов. Расход масла или его потеря не должны превышать установленную изготовителем допустимую норму расхода, информация о которой содержится в руководстве по техническому ВС.

205. До выполнения следующего полета при EDTO необходимо провести оценку с целью убедиться в том, что расход масла обеспечивает возможность выполнения требований к программе полета. Данная программа должна гарантировать исключение случаев неожиданного увеличения расхода/потери масла, а при их возникновении – принятие надлежащих корректирующих действий.

## **§ 8. Программа мониторинга запусков ВСУ в полете**

206 Цель программы мониторинга запусков ВСУ в полете заключается в демонстрации и (или) подтверждении возможности высотного запуска ВСУ в полете. необходимость проверки в полете обусловлена тем, что обычно продемонстрировать возможность высотного запуска ВСУ при нахождении ВС на земле не представляется возможным.

207. В документе КТОП при EDTO содержатся положения, касающиеся конфигурации и технического обслуживания, необходимые для обеспечения заданного уровня надежности ВСУ (надежность в процессе эксплуатации и надежность запуска в полете), определяемого сертификационными требованиями. Поскольку требование об

осуществлении постоянного мониторинга запусков ВСУ в полете носит эксплуатационный характер, в документе КТОП при EDTO или в каком-либо другом документе по техническому обслуживанию ВС/двигателей оно не отражено. Это дает эксплуатантам ВС возможность принимать, при необходимости, свои программы мониторинга запусков ВСУ в полете, позволяющие обобщать накопленный ими опыт эксплуатации своих ВСУ.

208. Заявители, выполняющих полеты по правилам EDTO, должны поддерживать и контролировать продемонстрированные в процессе сертификации возможности запуска в полете. Именно поэтому эксплуатанты ВС должны принимать программу мониторинга холодных запусков и надежной работы ВСУ в полете. Более того, в тех случаях, когда ВСУ относится к категории критически важных систем для EDTO, необходимо также внедрить систему контроля надежности работы ВСУ и представления соответствующих донесений (включая информацию о неудавшихся попытках запуска в полете).

209. Выполнение проверочного запуска ВСУ в полете не относится к числу работ по техническому обслуживанию. Фактически основные задачи организации по техническому обслуживанию и техническому обеспечению заключаются в следующем:

направить запрос о проведении проверочного запуска ВСУ в полете, который будет выполняться организацией, связанной с производством полетов;

зарегистрировать результаты, свидетельствующие об успешном или неудачном запуске, в целях выполнения соответствующих последующих работ по техническому обслуживанию.

210. Соответствующие процедуры, касающиеся аспектов технического обслуживания и технического обеспечения, должны предусматривать:

уведомление летных экипажей о необходимости выполнения запуска ВСУ в полете при оформлении свидетельства о техническом обслуживании;

оформление документации в целях учета и контроля успешных и неудачных попыток запуска и представление соответствующей информации в Департамент по авиации.

## **ГЛАВА 10**

### **ПРОЦЕДУРА ПОЛУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ С ETDO**

#### **§ 1. Запрос на получение специального разрешения на EDTO**

211. Для получения специального разрешения на EDTO заявитель

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 19, установленной АП № 100, с приложением документации, содержащей необходимую информацию определения соответствующего порядка выдачи разрешения (т. е. выдача разрешения «на основе опыта эксплуатации» или «в досрочном порядке») и инициирования процесса оценки готовности эксплуатанта ВС к выполнению полетов при EDTO.

212. Информация и процедуры, непосредственно связанные с производством полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, включается в РПП, RPTO, MEL, документ по конфигурации, техническому обслуживанию и процедурам при EDTO или в какой-либо другой соответствующий документ. Типовое содержание дополнений для внесения в РПП приведена в приложении 4 к настоящему Дополнению.

В дополнение к своему запросу заявитель может представить иную, уместную, по его мнению, информацию.

213. Специальные разрешения на EDTO выдаются индивидуально с учетом конкретной АЕС или районов полетов; однако разрешения могут также распространяться на модификации моделей в рамках одного семейства самолетов (например, 737-700/800, A320/A321) или на несколько географических районов.

214. Запрос на получение разрешения на EDTO должен представляться заблаговременно в соответствии с пятиэтапной процедурой, позволяющей Департаменту по авиации запланировать и принять необходимые меры по осуществлению контроля.

Необходимый период представления такого заблаговременного уведомления до начала выполнения предполагаемых полетов при EDTO должен устанавливается Департаментом по авиации.

Как правило он должен составлять:

от 60 до 90 дней для получения разрешения на полеты при EDTO на основе опыта эксплуатации;

до 180 дней для получения разрешения на полеты при EDTO в досрочном порядке.

## **§ 2. Требования к выдаче специального разрешения на EDTO (самолеты с двумя газотурбинными двигателями)**

215. Для выдачи специального разрешения на EDTO самолетов с двумя газотурбинными двигателями необходимы:

валидация или принятие Департаментом по авиации сертификации на выполнение самолетом полетов при EDTO (также называемой утверждением надежности и типовой конструкции самолета, предназначенного для полетов при EDTO), проведенной государством

разработчика, обладающим юрисдикцией в отношении изготовителя ВС. Типовая конструкция самолета должна отвечать требованиям к конструктивным элементам для EDTO и критериям, определенным в соответствующих правилах;

соответствие «потенциального» ВС, включая ВСУ и двигатели, установленным требованиям к конфигурации для EDTO;

наличие системы выполнения технического обслуживания и обеспечения полотно-диспетчерского обслуживания самолетов, выполняющих полеты при EDTO, в соответствии с утвержденной программой технического обслуживания, обеспечения надежности и подготовки персонала, учитывающей требования для EDTO;

демонстрация того, что проверки при техническом обслуживании, подготовка к полету и программы технического обслуживания выполняются надлежащим образом;

демонстрация того, что эксплуатационные ограничения, процедуры подготовки к полетам и порядок действий в полете соблюдаются надлежащим образом;

разрешение, выданное заявителю на основе представленного им запроса и соответствующей документации: маршруты, запрашиваемое время ухода на запасной аэродром, парк ВС, район полетов, предполагаемая дата начала EDTO, данные о накопленном опыте, руководства, подготовка персонала и т. д.

216. До выдачи специального разрешения, для определения наличия каких-либо факторов, способных повлиять на безопасное выполнение полетов, а также оценке конфигурации АЕС и информации об общем масштабе производства полетов рассматриваются инспекторами.

217. В целом, заявитель, планирующий EDTO на самолетах с двумя газотурбинными двигателями, должен продемонстрировать соответствие ВС конфигурации, предусмотренной для EDTO, и соответствие организационной структуры, средств и процедур установленным правилам EDTO, а также соответствие требованиям КТОП при EDTO.

В основном сложность такой демонстрации связана с:

опытом заявителя при EDTO большой протяженности, районом полетов, типом ВС, двигателей и т. д.;

предполагаемой степенью уменьшения продолжительности необходимого непосредственного опыта эксплуатации;

типом планируемых полетов при EDTO (район полетов, частота полетов при EDTO, запрашиваемое время ухода на запасной аэродром).

218. Имеются два типа выдачи разрешений на EDTO: выдача разрешений на EDTO «на основе опыта эксплуатации» или выдача



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

разрешений на EDTO «в досрочном порядке».

Особенность выдачи разрешения на EDTO «в досрочном порядке» заключается в необходимости принятия заявителем программы валидации, призванной решить проблему отсутствия практического опыта (выполнение полетов при EDTO и (или) полетов на потенциально подходящих ВС).

Такая процедура валидации может предусматривать передачу опыта и использование проверенных на практике процедур выполнения полетов при EDTO на тренажере, получение помощи от эксплуатанта ВС, имеющего опыт EDTO, получение помощи от изготовителя и т. д. Основная цель этой программы заключается в передаче организации потенциального эксплуатанта ВС опыта EDTO. Необходимые масштабы валидации напрямую увязаны с опытом работы, накопленным эксплуатантом ВС, и целями EDTO.

### **§ 3. Получение специального разрешения на EDTO самолетами с двумя газотурбинными двигателями «на основе опыта эксплуатации»**

219. Специальное разрешение на EDTO «на основе опыта эксплуатации» выдается если:

накопленный заявителем практический опыт производства не-EDTO полетов ВС составляет более одного года. В этом случае заявитель может подавать запрос на производство полетов со временем ухода на запасной аэродром максимум 120 минут; или

накопленный заявителем опыт EDTO на ВС со временем ухода на запасной аэродром до 120 минут составляет более одного года. В этом случае заявитель может подавать запрос на производство полетов со временем ухода на запасной аэродром максимум 180 минут.

220. По усмотрению Департамента по авиации указанная выше необходимая продолжительность предыдущего опыта производства полетов может быть уменьшена (или увеличена).

Специальное разрешение на EDTO со временем ухода на запасной аэродром, превышающим 180 минут, требует наличия ранее выданного разрешения на EDTO со временем ухода на запасной аэродром 180 минут.

Специальное разрешение на EDTO со временем ухода на запасной аэродром, превышающим 240 минут, требует, как минимум, наличия двухлетнего опыта производства полетов со временем ухода на запасной аэродром 180 минут или EDTO более высокого порядка.

### **§ 4. Получение специального утверждения на EDTO самолетами с двумя газотурбинными двигателями «в досрочном порядке»**

221. Разрешение на EDTO «в досрочном порядке» выдается

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

посредством специального разрешения если:

заявитель планирует начало полетов EDTO, а практический опыт эксплуатации ВС составляет менее одного года; или

заявитель накопил практический опыт эксплуатации ВС, но планирует осуществлять EDTO со временем ухода на запасной аэродром, превышающим 120 минут, при этом его опыт EDTO со временем ухода на запасной аэродром 120 минут составляет менее одного года.

222. Заявитель может подать запрос на производство полетов с любым временем ухода на запасной аэродром, составляющим до 180 минут, и приступить к EDTO после ввода в эксплуатацию.

Для получения специального разрешения на EDTO со временем ухода на запасной аэродром, превышающим 180 минут, необходим предыдущий опыт EDTO со временем ухода на запасной аэродром 180 минут.

## **§ 5. Требования к выдаче разрешений на EDTO: самолеты, имеющие более двух газотурбинных двигателей**

223. Для EDTO самолетами, имеющими более двух газотурбинных двигателей, посредством специального разрешения заявителю необходимо:

проанализировать временные возможности соответствующих TLS ВС, выполняющих полеты при EDTO. Для надлежащего рассмотрения соответствующих временных возможностей при EDTO такой анализ провести необходимо, однако сертификация по EDTO самолета, имеющего более двух двигателей, не требуется. На большинстве самолетов, имеющих более двух двигателей, единственной TLS является противопожарная система грузовых отсеков;

подать в Департамент по авиации запрос, содержащий следующую информацию: маршруты, запрашиваемое время ухода на запасной аэродром, парк ВС, район полетов, планируемая дата начала EDTO, данные о накопленном опыте, руководства, подготовка персонала и т. д.

224. До выдачи специального разрешения, для определения наличия каких-либо факторов, способных повлиять на безопасное выполнение полетов, а также оценке конфигурации АЕС и информации об общем масштабе производства полетов рассматриваются инспекторами.

225. Заявитель, планирующий выполнять полеты EDTO на самолетах, имеющих более двух газотурбинных двигателей, должен продемонстрировать соответствие своей организационной структуры, средств и процедур установленным правилам EDTO.

Сложность такой демонстрации связана с:

опытом выполнения заявителем полетов при EDTO большой

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

протяженности, районом полетов, типом ВС, двигателей и т. д.;

предполагаемой степенью уменьшения продолжительности необходимого непосредственного опыта эксплуатации;

типом планируемых полетов при EDTO (район полетов, частота полетов EDTO, запрашиваемое время ухода на запасной аэродром.

## **§ 6. Выдача разрешений на EDTO**

226. До начала EDTO должны быть соблюдены следующие критерии:

учтены изложенные в § 2 настоящей главы требования, касающиеся выдачи разрешений (для выдачи разрешения должны быть соблюдены эксплуатационные требования);

продемонстрировано введение практики, политики и процедур на EDTO;

проведена эксплуатационная оценка при выполнении полета(ов), которая должна проводиться на предлагаемом(ых) маршруте(ах), по которому(ым) заявитель планирует выполнять полеты в соответствии с его запросом на получение специального разрешения на EDTO. Цель валидационного полета заключается в проверке того, что необходимые процедуры производства полетов и технического обслуживания (в соответствующих случаях) способны обеспечить выполнение этих операций.

В зависимости от сферы действия разрешения на EDTO (опыт работы эксплуатанта ВС в районе полетов и эксплуатации модели ВС, предполагаемое время ухода на запасной аэродром и т. д.) выполнение валидационного полета можно заменить полетом на утвержденном тренажере.

227. Проверка заявителя на соответствие требованиям для EDTO инспекторами проводится с применением инспекционного контрольного перечня проверки, приведенном в приложении 5 к настоящему Дополнению.

Департамент по авиации по заключению инспекторов, изложенному в инспекционном контрольном перечне проверки соответствия заявителя требованиям для получения специального разрешения на EDTO, принимает решение о допуске заявителя к EDTO.

Специальное разрешение к EDTO указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

228. Со временем, по мере приобретения заявителем опыта производства полетов и выполнения процедур, Департамент по авиации может изменить первоначально установленное пороговое время и утвержденное максимальное время полета до запасного аэродрома.

## **§ 7. Поддержание срока действия разрешения на EDTO**

229. Специальное разрешение на EDTO не выдается бессрочно. Срок его действия зависит от результатов постоянно осуществляемого Департаментом по авиации контроля за обеспечением заявителем надежности в процессе эксплуатации (в части, касающейся парка ВС, выполняющих полеты при EDTO).

230. После выдачи специального утверждения необходимо постоянно обеспечивать актуальность процедур, используемых заявителем, и подготовку персонала по вопросам EDTO.

231. Если заявитель фактически не выполняет полеты при EDTO в течение периода, превышающего время, установленное Департаментом по авиации (12 месяцев), то в соответствии с § 6 настоящей главы следует представить запрос на возобновление разрешения.

232. В тех случаях, когда заявитель фактически не выполняет полеты при EDTO в течение периода 12 месяцев, но продолжает отработку на тренажерах порядка действий, процедур и подготовку персонала действие специального разрешения может сохраняться до фактического возобновления полетов при EDTO.

Однако при фактическом возобновлении полетов при EDTO после периода отсутствия активности, превышающего 12 месяцев, до начала EDTO каждый член летного экипажа должен пройти повторную подготовку в соответствии с требованиями, установленными Департаментом по авиации; кроме того, в соответствии с этими требованиями повторную подготовку по вопросам EDTO должен пройти каждый сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер), участвующий в обеспечении EDTO, и соответствующий персонал по техническому обслуживанию и инженерно-техническому обеспечению.

233. Имеющиеся специальные разрешения на EDTO, выданные до внесения в правила государства новых стандартов на EDTO, остаются в силе и не требуют повторного получения разрешения на EDTO.

234. При незначительном пересмотре специальных разрешений на EDTO основное внимание в рамках этого процесса уделяется запрашиваемым изменениям программы обеспечения надежности и технического обслуживания соответствующей модели ВС. Проводить переоценку утвержденной программы в целом не требуется, если это не обусловлено проблемами надежности или эксплуатационными проблемами.



## **ГЛАВА 11**

### **КОНТРОЛЬ И КОНТРОЛЬ ЗА ЭКСПЛУАТАНТАМИ ВС, ДОПУЩЕННЫМИ К ПОЛЕТАМ С EDTO**

235. Контроль за эксплуатантами ВС, допущенными к полетам при EDTO, осуществляется в соответствии с Программой контроля (надзора) Департамента по авиации.

236. Проверка соблюдения эксплуатантами ВС требований, предъявляемых к EDTO, инспекторами осуществляется по позициям инспекционного контрольного перечня проверки деятельности эксплуатанта ВС, допущенного к EDTO, приведенного в приложении 6 к настоящему Дополнению.

237. Департамент по авиации аннулирует специальное разрешение на выполнение полетов увеличенной дальности самолетами в случае обнаружения отклонений от соблюдения правил EDTO.



Приложение 1  
к Дополнению 5

Требования по составлению программы подготовки членов летного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) к выполнению полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

I. Общие положения.

1. Эксплуатанты ВС разрабатывают программу подготовки членов летного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) к выполнению полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром и утверждают ее в Департаменте по авиации.

2. Программа подготовки включает первоначальную и периодическую подготовку членов летного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) к полетам с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

Первоначальная подготовка включает:

теоретическую подготовку членов летного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров);

летную подготовку членов летного экипажа и квалификационную проверку.

3. Подготовка проводится с членами летного экипажа и сотрудниками по обеспечению полетов (полетными диспетчерами) перед допуском эксплуатанта к полетам с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

4. Программа подготовки и тренировки членов летного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) эксплуатанта ВС обновляется и дополняется после изменений правил, касающихся безопасности полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, изменений и дополнений в руководство по эксплуатации ВС, в РПП и в РРТО.

II. Первоначальная подготовка к полетам с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

5. Программа теоретической подготовки при EDTO для членов летного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) обеспечивает первоначальную подготовку, поддержание квалификации и предусматривает:

введение в правила EDTO;

краткий обзор истории EDTO;

правила EDTO;

определения;  
утверждение крейсерской скорости OEI с одним неработающим двигателем;  
утверждение типа конструкции для EDTO – краткий конспект;  
максимально допустимое время отклонения и ограничения по времени возможности систем самолета;  
утвержденные пороговое и время отклонения для эксплуатанта ВС;  
маршруты и аэродромы, предназначенные для использования в районах полетов при EDTO;  
утверждение полетов при EDTO;  
районы применения EDTO и маршруты;  
запасные аэродромы на маршруте EDTO, в том числе все доступные аэродромы при ухудшении работы навигационных средств;  
точность навигационных систем, ограничения и рабочие процедуры;  
метеорологические средства обслуживания и метеорологическую информацию для контроля в полете;  
процедуры контроля в полете;  
специальный компьютерный план полета при EDTO;  
ориентация карт, в том числе карт планирования полетов на малых высотах и использование их в ходе полета (в том числе карт для прокладки курса);  
равноудаленные точки;  
критический топливный сценарий.

III. Изучение нормальных (обычных) процедур выполнения полетов по правилам EDTO.

6. Изучение нормальных процедур выполнения полетов по правилам EDTO предусматривает:

6.1. планирование полетов и диспетчерское отправление:  
требуемое топливо на полет при EDTO;  
выбор запасных аэродромов на маршруте – погодные минимумы;  
эксплуатационные ограничения при вылете при EDTO, связанные с MEL;  
проверка, обслуживание ВС при EDTO и записи в технический журнал;  
предполетная подготовка FMS;  
6.2. прогресс мониторинга летных характеристик:  
управление полетом, использование навигационных систем и систем связи;  
контроль за работой систем самолета;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

контроль в полете за метеорологическими условиями на запасных аэродромах;

управление расходом топлива в полете, включая перекрестную проверку количества топлива и действия командира ВС при уменьшении остатка топлива менее расчетного.

#### IV. Нестандартные и аварийные процедуры.

##### 7. Нестандартные и аварийные процедуры:

процедуры ухода на запасной аэродром в случае возникновения необходимости и процедуры «Принятия решения». Первоначальная и периодическая подготовка предназначена для подготовки членов летного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов с целью научить их определять и оценивать потенциальные отказы значительно важных систем;

навигационные и системы связи, в том числе соответствующие системы управления полетом на режимах с ухудшенными характеристиками;

управление расходом топлива при работе топливной системы с ухудшенными характеристиками;

первоначальная и периодическая подготовка, в которой предусматриваются действия при нештатных и аварийных процедурах, которым необходимо следовать в случае прогнозируемых отказов для каждой области работы, в том числе процедуры для одиночных и множественных отказов в полете, влияющих на сектора входа на маршрут EDTO и решения на отклонение. Во время первоначального и периодического обучения изучаются процедуры перехода на резервный источник электропитания (резервный генератор), который является единственным источником питания приборного оборудования кабины пилотов;

эксплуатационные ограничения, связанные с отказами систем, включая любые применимые соображения MEL.

#### V. Летная подготовка.

8. Летная подготовка в условиях, приближенных к реальным (LOFT) для EDTO включает:

предполетный инструктаж;

выдача разрешения на выполнение полета при EDTO;

подготовка в кабине;

полет по маршруту (штатный): вход в сектор EDTO, порядок осуществления контроля в полете, процедуры FMS (при необходимости), навигация и связь;

полет по маршруту (в нештатной ситуации): порядок действий на случай чрезвычайных обстоятельств, отдельные виды нештатных условий и контрольные перечни, принятие решений об уходе на запасной



аэродром, процедуры FMS (при необходимости), уход на запасной аэродром на маршруте;

послеполетные процедуры.

VI. Периодическая подготовка.

9. При наличии перерыва в полетах по правилам полетов EDTO более 12 месяцев проводится наземная подготовка в объеме 50 %.

10. Летная проверка при EDTO производится один раз в год и может совмещаться с квалификационной проверкой членов летного экипажа.

Приложение 2  
к Дополнению 5

Процедуры поддержания летной годности (для самолетов с двумя газотурбинными двигателями)

I. Общее.

1. Процедуры поддержания летной годности самолетов, для которых запрашивается эксплуатационное утверждение для EDTO, и включают:

отчетность о событиях;

программу технического обслуживания самолетов и программу надежности;

толкование управления поддержанием летной годности;

компетенцию персонала, обеспечивающего сохранение летной годности и техническое обслуживание.

II. Отчетность о событиях

2. Требуется представлять отчетность о событиях, касающихся EDTO, по следующим пунктам:

выключение двигателя (двигателей) в полете;

уход на запасной аэродром или возвращение на аэродром вылета;

самопроизвольное изменение тяги (или мощности) двигателя;

невозможность управления двигателем или получения необходимой мощности;

отказы критически важных систем для EDTO;

любые другие события, оказывающие значительное неблагоприятное влияние на выполнение полета при EDTO.

Статус о состоянии, временные отказы, промежуточная индикация отказа, сообщения проверки на земле, не дублирующие отказ, указывать только после оценки эксплуатантом ВС.

3. В отчете в зависимости от обстоятельств указывается следующее:

регистрационный знак самолета;

двигатель, воздушный винт или ВСУ, дата выпуска, модель и серийный (заводской) номер;

общая наработка в часах, циклах и наработка после последнего ремонта;

для систем и силовых установок, наработка и время после последнего ремонта (капитального ремонта) или последнего осмотра неисправного агрегата;

этап полета;

корректирующие действия.

4. Эксплуатант ВС должен уведомить Департамент по авиации в течение 72 часов с момента события.

III. Программа технического обслуживания и программа надежности



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

5. Качество программ технического обслуживания и надежности может иметь заметное влияние на надежность двигательной системы и критически важных систем для EDTO. Департамент по авиации оценивает предлагаемое обслуживание и способность программы надежности поддерживать приемлемый уровень безопасности.

Программа технического обслуживания

6. Программа технического обслуживания самолета, для которого запрашивается эксплуатационное утверждение для EDTO, должна содержать стандарты, руководства и инструкции, необходимые для выполнения намеченного полета. Специальное задание технического обслуживания для EDTO включается в программы технического обслуживания ВС.

7. Действующая программа технического обслуживания конкретного типа ВС должна быть составлена таким образом, чтобы предусмотреть исключение возможности проявления персоналом таких ошибок, которые могут иметь опасные и катастрофические последствия при выполнении полетов при EDTO увеличенной дальности. Программа технического обслуживания ВС должна иметь четкое определение процедур технического обслуживания и проверок надежности работы критических систем и агрегатов с целью предотвращения их отказов в полете

8. Каждая программа эксплуатанта ВС по техническому обслуживанию должна обеспечивать, чтобы:

названия и число всех связанных с летной годностью модификаций, дополнения и изменения в области технического обслуживания и подготовки специалистов, которые были сделаны с целью приведения самолетных систем в соответствие с требованиями, предъявляемыми к EDTO с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, представлялись для утверждения в Департамент по авиации;

программа контроля надежности и отчетности разрабатывалась и выполнялась после утверждения Департаментом по авиации;

в срочном порядке проводилось внедрение требующихся модификаций и инспекций, которые могут повлиять на надежность двигательной системы;

устанавливались процедуры, которые препятствуют отправке самолетов для EDTO, после выключения двигателя или отказа критически важной системы для EDTO в ходе предыдущего полета до тех пор, пока не будет точно определена причина такого отказа и не будут завершены действия по устранению неисправностей, вызвавших этот отказ. Для подтверждения эффективности таких действий по устранению неисправностей в некоторых случаях потребуется успешно выполнить

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

следующий полет на данном самолете, прежде чем выпустить его для EDTO;

устанавливалась процедура с целью обеспечить продолжение работы бортового оборудования в соответствии с уровнем его технических характеристик и надежности, требующихся для EDTO;

устанавливалась процедура с целью сведения к минимуму во время планового и внепланового технического обслуживания 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 специалистами под наблюдением других специалистов и контролем полноты выполнения операций по техническому обслуживанию, или путем проверки действий по устранению технических неполадок до достижения самолетом порога при EDTO.

9. Программа технического обслуживания ВС включает процедуры по поддержанию целостности и герметичности грузового отсека, включая багажный отсек самолетов, уплотнения дверей и состояние сливного клапана. При техническом обслуживании для EDTO может быть определено конкретное или специальное задание, затрагивающее критически важную систему EDTO.

Сервисная проверка ВС перед EDTO

10. Сервисная проверка ВС перед EDTO проводится, чтобы подтвердить статус самолета и критически важных систем для EDTO. Эта проверка выполняется уполномоченным и обученным персоналом до выполнения полета при EDTO. Такой персонал может быть членом летного экипажа.

Устранение дефектов на самолете

Порядок и контроль устранения отказов или дефектов на ВС устанавливается эксплуатантом ВС в руководстве по техническому обслуживанию при EDTO и предусматривает процедуры, обеспечивающие принятие соответствующих корректирующих действий после выключения двигателя в полете, отказа основной системы, появления негативных тенденций или иных предписанных событий. Одним из предпринимаемых корректирующих действий может быть контрольный полет. Кроме того, эксплуатант ВС должен установить способы, гарантирующие реализацию этих мер. В Руководстве по техническому обслуживанию при EDTO должны быть указаны контрольные мероприятия, и подразделения или группы, несущие ответственность в отношении определения причин отказа и устранения

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

неисправностей. Основные системы или условия, требующие контрольных мероприятий, должны быть описаны в РРТО эксплуатанта ВС и в дополнении к РПП в части EDTO.

#### Контроль за использованием запчастей при EDTO

Контроль за использованием запчастей проводится по программе, разработанной эксплуатантом ВС. Программа должна предусматривать наличие на складах эксплуатанта ВС перечня неснижаемого запаса кондиционных запчастей, агрегатов, изделий и материалов, а также периодическую проверку состава запчастей и материалов и соблюдение условий их хранения, выдачи на ВС, выполняющих полеты при EDTO.

#### Программа контроля уровня надежности

11. Эксплуатант ВС разрабатывает программу контроля уровня надежности при EDTO или дополняет существующую. При разработке этой программы основной целью является своевременное выявление и устранение проблем, связанных с полетами при EDTO. Программа ориентирована на события в полете и включает процедуры представления информации о серьезных событиях, оказывающих неблагоприятное влияние на EDTO.

12. Программа контроля уровня надежности разрабатывается для раннего выявления и предупреждения отказов или неисправностей критически важных системам для EDTO, как главной цели. Поэтому программа надежности включает оценку работы критически важных системам для EDTO во время плановой проверки/тестирования, для выявления тенденций отказа системы, в целях реализации соответствующих корректирующих действий, таких как запланированное корректирование задания на полет при EDTO.

13. Программа уровня надежности ориентирована и включает:

- учет отказов и процедуры отчетности;
- оценка надежности двигателей ВС;
- надежность запуска ВСУ в полете;
- контроль расхода масла;
- мониторинг технического состояния двигателей.

14. Эксплуатант ВС и Департамент по авиации должны иметь свободный доступ к такой информации, что поможет им определить приемлемость уровня надежности и оценить способность и возможности эксплуатанта ВС безопасно продолжать полеты при EDTO.

#### Оценка надежности двигателей ВС

15. Информация об оценке эксплуатантом ВС надежности двигателей ВС, выполняющих полеты при EDTO, представляется в Департамент по авиации (вместе с подтверждающими эту информацию

данными) один раз в 3 месяца для подтверждения того, что Программа технического обслуживания продолжает обеспечивать необходимый для EDTO уровень надежности.

16. Эта оценка включает как максимальную наработку двигателей в часах за указанный период, среднюю частоту выключений двигателей в полете по всем причинам и среднюю частоту снятия двигателей, рассчитываемые за 12-ти месячный период.

17. Кроме того, рассматривается имеющиеся у эксплуатанта ВС информация о надежности двигателей, а также информация о достигнутом уровне надежности систем в отношении АЕС, для которой запрашивается разрешение на EDTO.

18. Любая устойчивая негативная тенденция требует проведения немедленной ее оценки эксплуатантом ВС и консультаций с Департаментом по авиации. В результате такой оценки принимаются корректирующие меры или вводятся эксплуатационные ограничения.

19. Если увеличивается количество отказов двигателей в полете, вызванное техническим обслуживанием, то эксплуатантом ВС принимаются корректирующие действия.

20. Департамент по авиации осуществляет:  
 постоянный контроль за средней частотой выключений двигателей в полете по парку ВС для конкретной АЕС;

всесторонний контроль выполнения полетов при EDTO в обеспечение поддержания надежности на необходимом уровне и безопасности таких полетов.

21. В случае если необходимый уровень надежности не поддерживается, отмечаются существенные негативные тенденции, либо если выявлены существенные недостатки при эксплуатации двигателей, Департамент по авиации проводит специальную оценку, вводит эксплуатационные ограничения и обязывает эксплуатанта ВС предпринять корректирующие действия для своевременного устранения возникших проблем.

22. Если средняя частота выключений двигателей в полете по парку ВС в течение 12-ти месячного периода превышает значения, указанные в таблице 3, эксплуатант ВС совместно с Департаментом по авиации проводят исследование по выявлению систематических ошибок.

Таблица 3. Частота выключения двигателей в полете

| Количество двигателей | Наработка двигателей при полетах с EDTO | Разрешенное пороговое время полета с EDTO |
|-----------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------|
| 2                     | 0.5/1 000                               | 120 минут и менее                         |

|                                                                                                            |           |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> |           | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
| 2                                                                                                          | 0.3/1 000 | Более 120 минут включая 180 минут и 207 минут в Северных полярных районах                       |
| 2                                                                                                          | 0.2/1 000 | Более 180 минут (исключая 207 минут в Северных полярных районах)                                |

#### Программа надежности запуска ВСУ в полете

23. Если руководство по эксплуатации ВС, либо дополнение к сертификату типа требуют, чтобы при отказе одного двигателя в части полета при EDTO запускалась ВСУ, эксплуатант ВС разрабатывает программу надежности ВСУ.

24. Программа надежности ВСУ должна включать периодическую проверку запуска ВСУ в полете на каждом самолете, допущенном к полетам при EDTO.

25. ВСУ должно обеспечивать повторные запуски и работу на любой абсолютной высоте, подходящей для выполнения полета с одним неработающим двигателем.

26. Для контроля уровня надежности запуска ВСУ в полете, Программа надежности ВСУ периодически сверяется с дополнениями и изменениями в сертификате типа.

27. Эксплуатант ВС предусматривает учет показателей надежности запуска ВСУ в полете в течение 12-ти месяцев, которые должны быть не ниже 95 %. При показателях надежности запуска ВСУ в полете менее 95 % эксплуатант ВС проводит оценку причин неудавшихся запусков ВСУ в полете.

В результате такой оценки принимаются корректирующие меры или вводятся эксплуатационные ограничения.

28. Информация о неудавшихся запусках ВСУ в полете, в рамках данной программы, представляется в Департамент по авиации в течение 72 часов.

#### Программа контроля расхода масла

29. Программа эксплуатанта ВС по контролю расхода масла учитывает рекомендации разработчика двигателя. Количество масла, дозаправляемого в аэропортах вылета самолетов, выполняющих полеты при EDTO, учитывается для расчета среднего эксплуатационного расхода.

30. Если для данного типа и модели самолета важным элементом является анализ масла, то требование о проведении анализа включается в рассматриваемую программу.

Если для выполнения полетов при EDTO требуется использование ВСУ, то она включается в программу контроля расхода масла.

#### Программа мониторинга технического состояния двигателей

31. Программа описывает подлежащие контролю, регистрации



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

и хранению параметры, такие как температура выходящих газов, обороты роторов компрессора, давление топлива и масла, температура масла, время работы для сравнения с допустимыми пределами и определения тенденций их изменения, методы сбора данных и процесс принятия корректирующих мер. Программа отражает указания разработчика и принятую в отрасли практику.

32. В контроле состояния двигателя важную роль играет учет наработки в часах и циклах с начала эксплуатации и после последнего ремонта. Рассматриваемый контроль используется для своевременного определения ухудшения технического состояния двигателя и принятия корректирующих мер до проявления его влияния на безопасность полетов. Программой контроля должны быть установлены критерии оценки состояния двигателя, при которых двигатель отстраняется от эксплуатации.

33. Данная программа обеспечивает поддержание параметров работы двигателя в пределах установленных допусков с тем, чтобы в ходе длительного полета на запасной аэродром с одним работающим двигателем не превышались утвержденные для двигателя ограничения при работе на всех утвержденных режимах и во всех ожидаемых условиях эксплуатации. Допуски на параметры, поддержание которых обеспечивается в рамках данной программы, учитывают возможное влияние дополнительного отбора мощности от двигателя, который может потребоваться на этапе однодвигательного полета при EDTO при уходе на запасной аэродром.

#### Программа проверки

34. Эксплуатант ВС должен разработать программу проверки, чтобы гарантировать, что корректирующие действия должны быть выполнены после выключения двигателя, любого отказа системы ВС при EDTO, негативных тенденций или любого события. В этой программе должно быть четкое описание того, кто должен инициировать действия по проверке, подразделение или группа, ответственные для определения необходимых действий. Руководство по процедурам летной годности может предложить альтернативные эксплуатационные процедуры для обеспечения целостности системы ВС при EDTO.

#### IV. Управление поддержанием летной годности

35. В Руководстве по процедурам летной годности разрабатываются соответствующие процедуры, которые будут использоваться всем персоналом, участвующем в поддержании летной годности и техническом обслуживании самолетов, в том числе вспомогательные учебные программы, обязанности и ответственность.

36. В Руководстве по процедурам летной годности указываются процедуры, необходимые для обеспечения летной годности самолета, связанной с полетами при EDTO.

Рассматриваются следующие темы в зависимости от обстоятельств:

- 1) общее описание процедур EDTO;
- 2) разработка программы технического обслуживания при EDTO;
- 3) разработка программы надежности для EDTO:  
мониторинг потребления топлива двигателем/ВСУ;  
анализ расхода масла двигателем/ВСУ;  
мониторинг контроля двигателя;  
программа запуска ВСУ в полете;  
программа проверки после технического обслуживания;  
отчетность об отказах, неисправностях и дефектах;  
мониторинг/отчетность по силовой установке;  
надежность критически важных систем для EDTO;
- 4) запчасти и программа управления конфигурацией;
- 5) процедуры технического обслуживания, которые включают процедуры, исключаящие одинаковые ошибки применяемых к нескольким аналогичным элементам в любых критически важных системах для EDTO;
- 6) согласование процедур EDTO с техническим обслуживанием подрядчиком, в том числе процедуры EDTO эксплуатанта ВС, которые включают организацию технического обслуживания и конкретные требования контракта;
- 7) процедуры, чтобы установить и контролировать компетенцию персонала, участвующего в поддержании летной годности и технического обслуживания.

V. Компетенция поддержания летной годности и обслуживающего персонала

37. Руководство по процедурам летной годности эксплуатанта ВС обеспечивает, чтобы персонал, участвующий в процессе поддержания летной годности самолета, имел знания процедур EDTO.

38. Руководство по процедурам летной годности обеспечивает, чтобы обслуживающий персонал, который участвуют в техническом обслуживании EDTO:

завершил программу обучения для EDTO, отражающую соответствующие процедуры EDTO эксплуатанта ВС;

прошел подготовку по техническому обслуживанию при EDTO под наблюдением.



39. Подготовка персонала производится по программе, являющейся составной частью общей программы освоения персоналом типа ВС по его технической эксплуатации. Особенностью подготовки персонала для технического обслуживания ВС, выполняющих полеты при EDTO, является обязательное освоение персоналом специфического характера требований к техническому обслуживанию таких ВС. Ни один специалист не может быть допущен к техническому обслуживанию до тех пор, пока удовлетворительно не выполнит под контролем сертифицированного специалиста те виды работ, которые предусматривается выполнять данным специалистом и которые будут отражены в его свидетельстве.

VI. Содержание программы типовой подготовки персонала, участвующего в поддержании летной годности и техническом обслуживании при EDTO

40. Программа эксплуатанта ВС по подготовке персонала, участвующего в поддержании летной годности и техническом обслуживании при EDTO, обеспечивает первоначальную подготовку и повышение квалификации.

Программа содержит следующее:

- 1) введение в правила EDTO – краткий обзор требований при EDTO;
- 2) утверждение полетов при EDTO:

максимально допустимое время ухода на запасной аэродром на маршруте полета, ограниченное по времени возможностью критически важных систем самолета;

утверждение для эксплуатанта ВС максимального допустимого время ухода на запасной аэродром на маршруте полета;

районы и маршруты полетов при EDTO;

MEL для EDTO;

- 3) вопросы поддержания летной годности для EDTO:

критически важные системы для EDTO;

программа технического обслуживания самолета;

проверка перед вылетом при EDTO;

процедуры программы надежности при EDTO:

контроль расхода топлива двигатель/BCY;

анализ расхода масла двигатель/BCY;

контроль состояния двигателя;

программа запуска BCY в полете;

программы проверки после технического обслуживания;

отчеты по неисправности и дефектам;

контроль/отчетность по системам;

надежность критически важных систем при EDTO;



программа управления конфигурацией и запчастей;  
руководство по организации поддержания летной годности,  
включающее дополнительные процедуры для EDTO.

Приложение 3  
к Дополнению 5

Требования к техническому обслуживанию при EDTO (для самолетов с двумя газотурбинными двигателями)

I. Программа технического обслуживания для EDTO

1. Программа технического обслуживания эксплуатанта ВС обеспечивает поддержание летных характеристик и надежности самолетных и двигательных систем на уровне, необходимом для EDTO.

В программе технического обслуживания для EDTO содержатся стандарты, инструктивный материал и указания, необходимые для обеспечения предполагаемых видов полетов.

2. Персонал организации технического обслуживания, занятый в этих работах, информируется об особом характере EDTO и обладает знаниями, навыками и возможностями для выполнения требований, предусмотренных указанной программой.

3. Базовой программой технического обслуживания самолетов, рассматриваемых для допуска к EDTO, являться действующая программа технического обслуживания с целью сохранения летной годности, утвержденная для данного эксплуатанта ВС, конкретной модели самолета и АЕС. Эта программа пересматривается для определения приемлемости ее использования в качестве основы для разработки требований к техническому обслуживанию при EDTO. Эти требования предусматривают процедуры технического обслуживания, исключаящие выполнение идентичных работ на сложных элементах какой-либо системы, критичной для EDTO.

4. Связанные с EDTO работы по техническому обслуживанию особо обозначаются в технологических картах эксплуатанта ВС и в соответствующих указаниях.

5. Связанные с EDTO процедуры и технологии, такие как контроль, с использованием бортовых средств обеспечения технического обслуживания четко определены в программе эксплуатанта ВС.

6. Для проверки приемлемости состояния самолета и его определенных критических элементов, формируется специальный плановый вид технического обслуживания, который выполняется непосредственно перед полетом при EDTO квалифицированным персоналом, допущенным к ТОиР самолетов, выполняющих полеты при EDTO.

7. Бортовые журналы проверяются и заполняются, чтобы обеспечить выполнение предусмотренных MEL процедур, отложенных работ и видов технического обслуживания и процедур проверки систем.



## II. Поиск и устранение отказов на борту

8. Эксплуатант ВС разрабатывает программу контрольной проверки или устанавливает процедуры, обеспечивающие принятие корректирующих мер после выключения двигателя, отказа важной системы, выявления негативных тенденций или любых других заранее предусмотренных событий, которые требуют выполнения контрольного полета или других действий, а также устанавливает порядок их выполнения.

9. В этой программе должно быть четкое описание того, кто должен инициировать действия по проверке, подразделение или группа, ответственные для определения необходимых действий.

10. В дополнении к РПП по выполнению полетов при EDTO содержится описание критически важных систем и условий, при наступлении которых требуется проведение мероприятий по поиску и устранению отказов и неисправностей.

## III. Подготовка специалистов по техническому обслуживанию

11. Подготовка персонала по техническому обслуживанию в части особенностей полетов при EDTO включается в обычную программу подготовки специалистов по техническому обслуживанию. Цель программы заключается в том, чтобы довести до всего связанного с EDTO персонала особый характер требований к техническому обслуживанию при EDTO и обеспечить весь такой персонал необходимой подготовкой, позволяющей надлежащим образом выполнять связанные с EDTO работы по техническому обслуживанию.

12. В качестве специалистов по техническому обслуживанию, имеющих необходимую квалификацию, рассматриваются те из них, кто полностью прошли программу эксплуатанта ВС по обучению особенностям полетов при EDTO и под контролем показали удовлетворительное выполнение связанных с полетами с EDTO работ по ТОиР согласно утвержденным эксплуатантом ВС процедурам допуска персонала к самостоятельному выполнению работ.

## IV. Контроль оборота запасных частей при EDTO

13. Эксплуатант ВС разрабатывает программу контроля оборота запасных частей, обеспечивающую наличие надлежащих запасных частей и сохранение конфигурации самолетов, выполняющих полеты при EDTO.

14. Эта программа предусматривает контроль в отношении того, что запасные части, устанавливаемые на самолет, допущенный к EDTO в рамках соглашений о заимствовании или совместном использовании запасных частей, а также агрегаты, приборы и оборудование, используемые после выполнения на их плановых видов ремонта,



обеспечивают сохранение необходимой для выполнения полетов при EDTO конфигурации данного самолета.

Приложение 4  
к Дополнению 5

Типовое содержание дополнений в РПП при выполнении полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром для самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями

## Часть А. Общие положения.

1. Краткое описание производства полетов EDTO;
2. Одобренное пороговое и максимальное время ухода на запасной аэродром по типам эксплуатируемых ВС.
3. Эксплуатационные процедуры при производстве полетов EDTO, процедуры полетно-диспетчерского обслуживания экипажей самолетов при полетах EDTO.

4. Процедуры для летного экипажа и сотрудника по обеспечению полетов:

планирование полетов, выбор запасных аэродромов при EDTO, требуемые метеорологические условия для запасных аэродромов по маршруту;

планирование топлива для полетов EDTO;

проверка готовности ВС для EDTO (после технического обслуживания);

подготовка к вылету и вылет;

изменение маршрута или принятие решения по отклонению от заданного маршрута полета;

процедуры контроля в полете.

## Часть В. Информация по эксплуатации ВС.

1. Информация, включающая ограничения, инструкции и процедуры по эксплуатации ВС при EDTO.

2. Эксплуатация критически важных систем, их ограничения при EDTO.

3. Особенности применения пунктов MEL/CDL при EDTO.

## Часть С. Маршруты и аэродромы

1. Инструкции и информация, необходимые для районов и маршрутов при EDTO, (одобренные районы полетов и связанные с ними ограничения расстояний).

2. Запасные аэродромы по маршруту полетов при EDTO.

3. Характеристики аэродромов (располагаемые посадочные дистанции посадки и взлета), и погодные минимумы для аэродромов, которые определяются как запасные при EDTO.

## Часть D. Подготовка авиационного персонала

Включает требования к членам летного экипажа и сотрудникам по обеспечению полетов, инструкции и информацию по первоначальной и



периодической подготовке для EDTO.

Приложение 5  
к Дополнению 5

Инспекционный контрольный перечень  
проверки соответствия заявителя требованиям для получения  
специального разрешения на EDTO

Заявитель: \_\_\_\_\_

Инспектор \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

Запрашиваемые величины:

пороговое время ухода на запасной аэродром \_\_\_\_\_

максимальное время ухода на запасной аэродром \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Наименование                                                                                                                                                                                                                   | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                                                                                                                | Да                     | Нет |            |
| 1.       | Управление производства полетов                                                                                                                                                                                                |                        |     |            |
| 1.1      | Запрос на допуск эксплуатантов ВС к EDTO.                                                                                                                                                                                      |                        |     |            |
| 1.2      | Дополнение к РПП эксплуатанта ВС для EDTO.                                                                                                                                                                                     |                        |     |            |
| 1.3      | Перечень маршрутов, на которых предполагается EDTO и перечень соответствующих запасных аэродромов.                                                                                                                             |                        |     |            |
| 1.4      | Программа подготовки членов экипажа, полетных диспетчеров для допуска к EDTO.                                                                                                                                                  |                        |     |            |
| 1.5      | Процедуры организации и методы осуществления полетно-диспетчерского руководства и полетно-диспетчерского обслуживания экипажей самолетов.                                                                                      |                        |     |            |
| 1.6      | Запрашиваемые скорости с АЕО и ОЕІ для утверждения Департаментом по авиации, которые будут использоваться для расчета порогового времени и максимального времени ухода на запасной аэродром, учитывая МСА в штилевых условиях. |                        |     |            |
| 1.7      | Сведения о пороговом времени и максимальном времени ухода на запасной аэродром, учитывая МСА в штилевых условиях.                                                                                                              |                        |     |            |
| 2        | Управление летной годности                                                                                                                                                                                                     |                        |     |            |
| 2.1      | Сведения о приемлемых для EDTO уровнях резервирования бортовых систем из руководства по эксплуатации ВС и MEL;                                                                                                                 |                        |     |            |
| 2.2      | Включение в MEL эксплуатанта ВС критически важных систем для EDTO.                                                                                                                                                             |                        |     |            |
| 2.3      | Дополнения к RPTO для EDTO.                                                                                                                                                                                                    |                        |     |            |
| 2.4      | Программа технического обслуживания для EDTO                                                                                                                                                                                   |                        |     |            |
| 2.5      | Наличие программы уровня надежности                                                                                                                                                                                            |                        |     |            |
| 2.6      | Программа надежности запуска ВСУ в полете                                                                                                                                                                                      |                        |     |            |
| 2.7      | Наличие программы контроля расхода масла                                                                                                                                                                                       |                        |     |            |
| 2.8      | Наличие процедуры контроля элементов и систем и оборудования, связанных с EDTO. Учет ограничений по                                                                                                                            |                        |     |            |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                                           |  |  |  |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|      | времени                                                                                                                                                                                   |  |  |  |
| 2.9  | Наличие процедуры для принятия корректирующих действий в случае остановки двигателя, сбоя системы, и негативных тенденций и распределение ответственности за определения необходимых мер. |  |  |  |
| 2.10 | Программа подготовки инженерно-технического персонала для допуска к поддержанию летной годности и технического обслуживания при EDTO.                                                     |  |  |  |

Заключение \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

Приложение 6  
к Дополнению 5

Инспекционный контрольный перечень  
проверки соблюдения эксплуатантом ВС требований, предъявляемых к  
EDTO

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Проверяемый элемент                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Статус<br>соответствия |     | Примечания |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Да                     | Нет |            |
| 1.       | Наличие у эксплуатанта ВС специального разрешения от Департамента по авиации на EDTO                                                                                                                                                                                                                                                                               |                        |     |            |
| 2.       | Соответствие оборудования ВС требованиям для EDTO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                        |     |            |
| 4.       | Внесено ли оборудование для выполнения полетов по процедурам EDTO в MEL                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                        |     |            |
| 5.       | Обеспечивает ли эксплуатант ВС, что перед каждым полетом ВС дополнительное количество топлива, которое гарантирует, что при прохождении критического пункта маршрута при возникновении критической ситуации с топливом, топлива для ухода на запасной аэродром для EDTO будет равно или превышать необходимое количество топлива для полета на аэродром назначения |                        |     |            |
| 6.       | Гарантирует ли эксплуатант ВС, что перед каждым вылетом ВС имеет дополнительное топливо для наихудшего варианта расхода топлива при полетах по процедурам EDTO                                                                                                                                                                                                     |                        |     |            |
| 7.       | Гарантирует ли эксплуатант ВС, что экипаж дополнительно контролирует расход топлива при EDTO                                                                                                                                                                                                                                                                       |                        |     |            |
| 8.       | Гарантирует ли эксплуатант ВС, что при планировании полетов используются прогнозы погоды по аэродромам с учетом процедур EDTO                                                                                                                                                                                                                                      |                        |     |            |
| 9.       | Гарантирует ли эксплуатант ВС, что погодные условия на запасных аэродромах по маршруту соответствуют или выше эксплуатационных минимумов на период времени во время которого эти аэродромы могут использоваться                                                                                                                                                    |                        |     |            |
| 10.      | Описаны ли в РПП правила выполнения EDTO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                        |     |            |
| 11.      | Имеется ли в Части D РПП программа подготовки персонала для выполнения полетов по процедурам EDTO, утвержденная Департаментом по авиации                                                                                                                                                                                                                           |                        |     |            |
| 12.      | Включают ли в себя периодические программы подготовки персонала аварийные ситуации при полетах по процедурам EDTO                                                                                                                                                                                                                                                  |                        |     |            |
| 13.      | Обеспечивает ли эксплуатант ВС в рабочем плане полета для EDTO публикацию запасных аэродромов по маршруту полета                                                                                                                                                                                                                                                   |                        |     |            |
| 14.      | Требуется ли эксплуатант ВС от экипажей ВС контролировать погодные условия на запасных аэродромах для EDTO во время выполнения полета по маршруту                                                                                                                                                                                                                  |                        |     |            |
| 15.      | Обеспечивает ли эксплуатант ВС наличие на борту ВС специальных карт и расчетных таблиц во время выполнения                                                                                                                                                                                                                                                         |                        |     |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                            |  |  |  |
|----------------------------|--|--|--|
| полетов по процедурам EDTO |  |  |  |
|----------------------------|--|--|--|

Заключение \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, представителя эксплуатанта ВС)



Дополнение 6  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС И ЗАЯВИТЕЛЮ ПРИ  
ОРГАНИЗАЦИИ И ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ  
(DG)**

**ГЛАВА 1  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложений 6, 18 и 19 к Чикагской конвенции, Техническими инструкциями (издание 2025 – 2026 г.г.), авиационными правилами «Воздушная перевозка опасных грузов гражданскими воздушными судами», АП № 100.

Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к выполнению перевозки опасных грузов по воздуху, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля при проверке эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала, выполняющего функции, направленные на обеспечение перевозки опасных грузов по воздуху;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на выполнение перевозки опасных грузов по воздуху;

для выполнения эксплуатационных требований по обеспечению приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении перевозки опасных грузов по воздуху.

2. В настоящем Дополнении применяются термины и определения в значениях, определенных Воздушным кодексом Республики Беларусь, Законом Республики Беларусь «О перевозке опасных грузов», авиационными правилами «Воздушная перевозка опасных грузов гражданскими воздушными судами», Приложением 18 к Чикагской конвенции и Техническими инструкциями.

3. Департамент по авиации уведомляет ИКАО о любых различиях

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

между национальными правилами и Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, содержащимися в Приложении 18 к Чикагской конвенции, а также любыми поправками к ним.

4. Департамент по авиации принимает необходимые меры для обеспечения соблюдения подробных положений, содержащихся в Технических инструкциях, а также положений любой поправки к Техническим инструкциям, которая может публиковаться в ходе установленного периода применимости издания Технических инструкций с учетом переходного периода, необходимого для внедрения в национальное законодательство.

5. Департамент по авиации информирует ИКАО о вопросах, возникающих в практике применения Технических инструкций, а также о необходимости внесения изменений в эти инструкции.

6. Если поправка к Техническим инструкциям, применение которой начинается немедленно по причинам, связанным с безопасностью полетов, еще не введена в действие в Республике Беларусь, тем не менее, следует способствовать перевозке опасных грузов в пределах воздушного пространства Республики Беларусь, которые отправляются из другого государства согласно положениям этой поправки, при условии, что эти грузы полностью соответствуют пересмотренным требованиям.

7. Если в актах законодательства в области перевозки опасных грузов приняты положения, которые отличаются от предусмотренных в Технических инструкциях, тогда Департамент по авиации немедленно уведомляет ИКАО о таких расхождениях для их опубликования в Технических инструкциях.

8. В тех случаях, когда заявитель принимает более ограничительные требования, чем требования, предусмотренные в Технических инструкциях, Департамент по авиации уведомляет ИКАО о таких расхождениях, представленных заявителем, для их опубликования в Технических инструкциях.

9. Заявитель обязан принять надлежащие меры, чтобы изделия и вещества, идентифицированные в Технических инструкциях по наименованию и описанию как запрещенные к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах, не перевозились на ВС.

10. Опасные предметы и вещества, создающие угрозу для здоровья человека и безопасности имущества или окружающей среды, классифицированные и указанные в перечне Технических инструкций, перевозятся на ВС в соответствии с требованиями авиационных правил «Воздушная перевозка опасных грузов гражданскими воздушными судами» и Технических инструкций.



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

11. Для осуществления воздушных перевозок опасных грузов заявитель должен иметь специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта воздушного судна (далее – специальное разрешение), и выдается в соответствии с требованиями АП № 100.

12. Для получения специального разрешения заявитель должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 21, установленной АП № 100, с приложением следующей документации:

копия приказа авиационной организации о назначении лица, ответственного за организацию перевозки опасных грузов;

РПП, Руководство по организации перевозки опасных грузов по воздуху (или иное руководство), содержащие эксплуатационные процедуры по организации, обеспечению и перевозке опасных грузов по воздуху (в электронном виде);

программы подготовки (переподготовки) авиационного персонала, выполняющего функции, направленные на обеспечение перевозки опасных грузов по воздуху;

свидетельства (сертификаты) о прохождении авиационным персоналом подготовки (переподготовки), подтверждающие уровень квалификации по правилам перевозки опасных грузов.

Специальное разрешение может быть предоставлено для перевозки только конкретных типов опасных грузов (сухой лед, биологические вещества категории В, опасные грузы в освобожденных количествах) или СОМАТ.

Специальное разрешение на перевозку опасных грузов по воздуху не требуется, если:

грузы, в том числе относящиеся к СОМАТ, не подпадают под действие положений Технических инструкций;

грузы перевозятся пассажирами, членами экипажа либо находятся в багаже в соответствии с частью восьмой Технических инструкций.

13. Заявитель должен разработать Руководство по организации перевозки опасных грузов по воздуху или иное руководство, содержащее эксплуатационные процедуры по организации, обеспечению и перевозке опасных грузов по воздуху, являющиеся составной частью РПП, а также программы подготовки авиационного персонала эксплуатанта ВС в области опасных грузов, которые рассматриваются и утверждаются Департаментом по авиации до выдачи сертификата эксплуатанта ВС и эксплуатационных спецификаций к нему.

14. Заявитель должен обеспечить предоставление информации всему

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

персоналу, включая персонал обслуживающих организаций, участвующий в процессе приемки, обработки, погрузки и разгрузки груза, о специальном разрешении и ограничениях в отношении перевозки опасных грузов.

## ГЛАВА 2

### ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ЗАЯВИТЕЛЯМ И ОРГАНИЗАЦИЯМ (ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМ), ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, В ОТНОШЕНИИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

#### **§ 1. Требования, предъявляемые к заявителям, для получения специального разрешения на перевозки опасных грузов по воздуху**

15. Для получения специального разрешения на перевозку опасных грузов, заявителем должны быть выполнены следующие требования:

15.1. наличие лица, ответственного за перевозку опасных грузов по воздуху, прошедшего обучение, позволяющее ему выполнять функции по обработке или приемке опасных грузов, 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;

15.2. наличие у авиационного персонала свидетельств для выполнения перевозки опасных грузов по воздуху, выданных Департаментом по надзору за безопасным ведением работ в промышленности Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь (далее – Госпромнадзор);

15.3. наличие авиационного персонала, прошедшего специализированное обучение и имеющего свидетельство для выполнения перевозки опасных грузов по воздуху, и подтверждающее уровень квалификации по правилам перевозки опасных грузов по воздуху;

15.4. наличие ВС, имеющих действующий сертификат летной годности и оборудованных грузовыми отсеками в соответствии с эксплуатационной документацией ВС;

15.5. наличие актуальных документов ИКАО и нормативных правовых актов Республики Беларусь, регламентирующих перевозку опасных грузов воздушным транспортом, включающих как, минимум:

Дос 9284 «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху», в печатном виде;

Дос 9481 «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах»

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

(далее – Дос 9481), в печатном виде;

15.6. наличие программ подготовки (переподготовки) авиационного персонала в области опасных грузов;

15.7. наличие РПП, Руководства по организации перевозки опасных грузов по воздуху (иного руководства, содержащего эксплуатационные процедуры по организации, обеспечению и перевозке опасных грузов по воздуху), которое является составной частью РПП и издается отдельным документом;

15.8. учет и хранение в течение трех предыдущих лет информации, касающейся подготовки (переподготовки) авиационного персонала по правилам перевозки опасных грузов;

15.9. наличие, условия использования и хранения бланков перевозочной и другой документации по перевозкам опасных грузов;

15.10. внедрение в систему управления безопасностью полетов процессов, охватывающих оценку рисков для безопасности полетов применительно к перевозке опасных грузов, включая литиевые батареи и элементы, перевозимые в качестве груза.

16. Специальное разрешение на перевозку опасных грузов может быть выдано Департаментом по авиации при соблюдении заявителем следующих условий:

грузовые места, содержащие опасные грузы, надлежащим образом предлагаются и принимаются к перевозке в соответствии с положениями главы 1 части 7 Технических инструкций;

грузовые места, содержащие опасные грузы, надлежащим образом обрабатываются, хранятся, упаковываются, грузятся и перевозятся на борту ВС в соответствии с положениями главы 2 части 7 Технических инструкций;

требования к уведомлению КВС соответствуют предусмотренным главой 4 части 7 Технических инструкций;

заменяемые агрегаты ВС, запасные части, расходные материалы или другие предметы, регулируемые Техническими инструкциями, надлежащим образом обрабатываются, упаковываются и перевозятся;

в РПП, Руководстве по организации перевозки опасных грузов по воздуху (ином руководстве) для каждого члена экипажа и других работников, связанных с перевозкой опасных грузов, изложены процедуры и информация, необходимые им для оказания помощи в идентификации грузовых мест, маркированных или снабженных знаками опасности, свидетельствующими о наличии в них опасных грузов, или имеющих признаки наличия незадекларированных опасных грузов;

в РПП, Руководстве по организации перевозки опасных грузов по

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

воздуху (ином руководстве) содержится информация о процедурах, обеспечивающих соблюдение заявителем требований Технических инструкций, касающихся предоставления информации о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами, и о незадекларированных или неправильно задекларированных опасных грузах, а также процедуры на случай возникновения в полете аварийной обстановки, связанной с перевозкой опасных грузов;

в отношении всего авиационного персонала заявителя, подрядчиков и субподрядчиков, непосредственно осуществляющих функции по перевозке опасных грузов, предусмотренные в Технических инструкциях, заявитель несет ответственность за ведение учета подготовки (переподготовки) в течение трех предыдущих лет.

Сведения о подготовке (переподготовке) персонала в области опасных грузов должны содержать следующую информацию:

фамилию работника;

месяц завершения последнего курса подготовки и оценки;

описание учебных материалов, используемых для проведения обучения, их копию или ссылку на них;

название и другая информация, идентифицирующая организацию, проводящую подготовку и оценку персонала (например, официальный адрес);

подтверждение того, что работник прошел оценку и обладает соответствующими компетенциями.

Информация, касающаяся подготовки (переподготовки) персонала, может храниться в электронном или распечатанном виде.

17. При проведении сертификации заявителя для получения специального разрешения на перевозку опасных грузов по воздуху проверка осуществляется по позициям инспекционного контрольного перечня проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта ВС при выполнении перевозок опасных грузов по воздуху, приведенного в приложении 1 к настоящему Дополнению.

## **§ 2. Требования к заявителям, не имеющим специального разрешения на перевозку опасных грузов в качестве груза**

18. Заявителям, которые не имеют специального разрешения на перевозку опасных грузов в качестве груза, запрещено принимать, обрабатывать или перевозить опасные грузы в качестве груза, включая запасные части и (или) СОМАТ, относящиеся к категории опасных грузов.

19. Заявители, которые не имеют специального разрешения на перевозку опасных грузов в качестве груза, должны обеспечить:

19.1. наличие авиационного персонала, прошедшего

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

специализированное обучение и имеющего свидетельство, подтверждающее уровень квалификации по правилам перевозки опасных грузов по воздуху;

19.2. наличие в соответствующей части РПП информации, инструкций и указаний, касающихся опасных грузов, включающих:

19.2.1. программы подготовки (переподготовки) авиационного персонала по вопросам распознавания предметов, относящихся к опасным грузам;

19.2.2. для каждого члена экипажа и других работников, связанных с перевозкой опасных грузов, изложены процедуры и информация, необходимые им для оказания помощи в идентификации грузовых мест, маркированных или снабженных знаками опасности, свидетельствующими о наличии в них опасных грузов, или имеющих признаки наличия незадекларированных опасных грузов;

19.2.3. порядок отказа заявителем принимать к перевозке грузовые места, содержащие опасные грузы, или грузовые места, которые могут содержать опасные грузы;

19.3. учет и хранение в течение трех предыдущих лет информации, касающейся начальной и периодической подготовки авиационного персонала. Сведения о подготовке персонала в области опасных грузов должны содержать информацию, указанную в части второй пункта 16 настоящего Дополнения.

20. При проведении сертификации заявителя, который не имеет специального разрешения на перевозку опасных грузов в качестве груза, проверка осуществляется по позициям инспекционного контрольного перечня соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта ВС, не имеющего специального разрешения на перевозку опасных грузов в качестве груза, приведенного в приложении 2 к настоящему Дополнению.

### **§ 3. Требования к организациям (подразделениям), обеспечивающим воздушные перевозки опасных грузов**

21. К организациям (подразделениям), обеспечивающим воздушные перевозки опасных грузов, относятся аэропорты (их подразделения) Республики Беларусь и юридические лица, независимо от организационно-правовой формы, формы собственности, зарегистрированные в установленном законодательством порядке в Республике Беларусь, имеющие договор (соглашение) с главным юридическим лицом аэропорта на выполнение процедур по обслуживанию пассажиров и багажа, обработке грузов и почты и уполномоченные от имени эксплуатанта ВС осуществлять обработку опасных грузов (далее – обслуживающая организация).



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

22. Организация обслуживания пассажиров и багажа, обработки грузов, в том числе опасных, и почтовых отправок в аэропортах Республики Беларусь является одним из видов аэропортовой деятельности, сертифицируемым в установленном законодательством порядке Департаментом по авиации.

23. Обслуживающая организация, осуществляющая деятельность по приемке и обработке опасных грузов в аэропортах Республики Беларусь, должна выполнять комплекс операций, включающих в себя следующие основные виды работ:

- прием опасного груза от грузоотправителей;
- временное хранение опасного груза, его комплектование для последующей воздушной перевозки;
- оформление перевозочной и иной документации на воздушную перевозку опасного груза;
- доставка опасного груза к месту стоянки ВС;
- погрузка опасного груза, его швартовка на борту ВС;
- выгрузка опасного груза, его доставка на территорию грузового комплекса (склада);
- разукладывание опасного груза, его временное хранение;
- информационное обеспечение воздушных перевозок опасных грузов;
- выдача опасного груза грузополучателю или иным уполномоченным им лицам.

24. Для получения разрешения на обеспечение воздушных перевозок опасных грузов должны быть подтверждены следующие требования:

24.1. наличие лица (лиц), ответственного за перевозку опасных грузов по воздуху, прошедшего обучение, позволяющее ему выполнять функции по обработке или приемке опасных грузов, и имеющего сертификат, подтверждающий уровень квалификации по правилам перевозки опасных грузов по воздуху, наделенного правом принимать решение от имени эксплуатанта ВС о допуске (отказе в допуске) к воздушной перевозке опасных грузов на ВС эксплуатанта ВС, предлагаемых для перевозки грузоотправителями, приеме прибывающих, транзитных и трансфертных опасных грузов, а также об условиях их перевозки в зависимости от класса (категории) опасности груза;

24.2. наличие персонала, прошедшего специализированное обучение, имеющего свидетельство для выполнения перевозки опасных грузов воздушным транспортом и подтверждающее уровень квалификации по правилам перевозки опасных грузов по воздуху, допущенного к коммерческому обслуживанию и обработке опасных грузов в т.ч:

- руководителей грузовых комплексов (служб, складов);

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

грузовых диспетчеров (агентов);  
 грузовых приемосдатчиков (кладовщиков);  
 бригадиров грузчиков и грузчиков;  
 других работников, занятых в организации перевозок опасных грузов;

24.3. наличие у персонала свидетельств для выполнения перевозки опасных грузов воздушным транспортом, выданных Госпромнадзором;

24.4. наличие утвержденных установленным порядком положений о подразделениях (службах) обслуживающей организации, а также должностных инструкций работников обслуживающей организации;

24.5. наличие приказов руководителя обслуживающей организации о:

назначении в подразделениях обслуживающей организации, ответственных за обработку опасных грузов;

допуске персонала обслуживающей организации к работе с опасными грузами;

введении в эксплуатацию обслуживающей организации перронных транспортных средств, оборудованных для перевозки опасных грузов, в том числе радиоактивных материалов;

24.6. наличие Технологий основных производственных процессов по временному хранению, обработке, погрузочно-разгрузочным операциям и работе в чрезвычайных, внештатных ситуациях;

24.7. наличие системы метрологического контроля весоизмерительных устройств, рентгеновских и дозиметрических приборов;

24.8. наличие программы обеспечения мер авиационной безопасности;

24.9. наличие программ подготовки (переподготовки) и плана повышения квалификации специалистов, связанных с работой с опасными грузами;

24.10. наличие документов ИКАО, нормативных правовых актов и технических нормативных правовых актов, а также организационно-распорядительных и технологических документов, регламентирующих перевозку опасных грузов;

24.11. наличие документов, регламентирующих деятельность обслуживающей организации по обеспечению обработки опасных грузов:

лицензии и (или) иных документов, выданных уполномоченными государственными органами, предоставляющие обслуживающей организации право осуществлять обработку опасных грузов;

схемы размещения опасных грузов на складе, утвержденной

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

руководителем обслуживающей организацией;

акта по проверке и оценке радиационной обстановки в зоне склада хранения радиоактивных материалов и санитарные паспорта дозиметрического контроля персонала и обнаружения радиоактивных материалов с отметками о проведенных проверках, в случае если обслуживающая организация обеспечивает обслуживание радиоактивных грузов;

24.12. наличие, порядок использования и хранения бланков перевозочной и другой документации по перевозкам опасных грузов;

24.13. учет и хранение в течение трех предыдущих лет информации, касающейся подготовки и переподготовки персонала.

25. Складские помещения временного хранения и обработки опасных грузов должны быть обеспечены средствами пожаротушения по действующим нормам и освещены.

26. Обслуживающая организация при обработке опасных грузов должна быть оснащена перронными транспортными средствами, средствами перронной механизации, технологическим оборудованием, техническими средствами, средствами взвешивания, транспортировки и иными средствами, с учетом выполняемых видов работ.

27. Наземная авиационная техника, занятая в коммерческом обслуживании и обработке опасных грузов, должна быть в технически исправном состоянии, при этом:

грузоподъемные механизмы должны обеспечивать безопасную и надежную работу;

механизмы подъема грузоподъемных машин должны иметь два тормоза;

при наличии одного тормоза грузоподъемность не должна превышать 75 % от разрешенной для данного механизма;

Должны соблюдаться правила движения наземных транспортных средств при коммерческом обслуживании ВС.

28. При перевозках опасных грузов 1-го класса погрузку (разгрузку) производить только с (на) наземных транспортных средств грузоотправителя, минуя складские помещения.

29. Погрузка (разгрузка) в ВС опасных грузов 1-го класса, категории 4.2 и делящихся ядерных материалов должна производиться на специально отведенных для этих целей площадках, удаленных от жилых зданий и сооружений и от других ВС на расстояние не менее 300 метров, имеющих удобные подъездные дороги для автотранспорта, а при проведении погрузки (выгрузки) – средства пожаротушения и связи.

30. Инспекционные проверки на соответствие обслуживающей

организации, обеспечивающей воздушные перевозки опасных грузов, проводятся одновременно с инспекционной проверкой базовых объектов эксплуатанта ВС или инспекционной проверкой организаций, осуществляющих аэропортовую деятельность, или отдельно, но не менее одного раза в течение трех лет.

### ГЛАВА 3

## ТРЕБОВАНИЯ К РАЗРАБАТЫВАЕМОЙ ЗАЯВИТЕЛЕМ ДОКУМЕНТАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

### § 1. Требования к информации в РПП, Руководстве по организации перевозки опасных грузов по воздуху

31. В РПП, Руководстве по организации перевозки опасных грузов по воздуху заявитель должен изложить информацию, процедуры и инструкции, необходимые членам летного экипажа и работникам, обслуживающим пассажиров и обрабатывающим груз, почту или багаж, выполнять возложенные на них обязанности в части, касающейся перевозки опасных грузов, а также о их действиях в случае возникновения аварийной обстановки с опасными грузами.

32. Заявитель предоставляет экземпляры соответствующих частей руководств и других указаний, касающихся методов работы и процедур эксплуатанта ВС, агентствам, осуществляющим от его имени, обработку грузов.

33. Структура Руководства по организации перевозки опасных грузов по воздуху должна соответствовать, как минимум, требованиям, указанным в таблице 1.

Таблица 1

| №<br>п/<br>п | Перечень вопросов                                                                                                                                  |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.           | Общие положения.                                                                                                                                   |
| 2.           | Процедуры допуска персонала к перевозке опасных грузов.                                                                                            |
| 3.           | Процедуры допуска ВС к перевозке опасных грузов.                                                                                                   |
| 4.           | Процедуры приемки опасных грузов.                                                                                                                  |
| 5.           | Процедуры отказа в приемке опасных грузов.                                                                                                         |
| 6.           | Процедуры обработки опасных грузов.                                                                                                                |
| 7.           | Процедуры хранения опасных грузов до перевозки на ВС.                                                                                              |
| 8.           | Процедуры, касающиеся упаковывания запасных частей и материалов эксплуатанта ВС, относящихся к категории опасных грузов.                           |
| 9.           | Процедуры погрузки, контроля и обезвреживания опасных грузов.                                                                                      |
| 10.          | Процедуры, позволяющие персоналу идентифицировать грузовые места, снабженные маркировкой и знаками опасности, предусмотренными для опасных грузов. |
| 11.          | Процедуры, позволяющие персоналу идентифицировать грузовые места, которые могут содержать незадекларированные опасные грузы.                       |

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                           |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12. | Процедуры, позволяющие персоналу отказать в приемке опасных грузов, не отвечающих требованиям, предусмотренным в Технических инструкциях. |
| 13. | Процедуры представления информации командиру ВС и оформления документации на перевозку опасных грузов.                                    |
| 14. | Процедуры предоставления информации пассажирам об опасных грузах, запрещенных к провозке на борту ВС.                                     |
| 15. | Процедуры действия в аварийной обстановке при перевозке опасных грузов.                                                                   |
| 16. | Процедуры представления отчетности о происшествиях (инцидентах) с опасными грузами.                                                       |
| 17. | Процедуры представления отчетности в отношении незадекларированных или неправильно задекларированных опасных грузов.                      |

34. При проведении сертификации и инспекционного контроля за эксплуатантами ВС, имеющими специальное разрешение на перевозку опасных грузов, государственным авиационным инспектором в обязательном порядке проверяется РПП и Руководство по организации перевозки опасных грузов по воздуху, разработанное заявителем, по позициям инспекционного контрольного перечня рассмотрения руководства по организации перевозки опасных грузов, приведенного в приложении 3 к настоящему Дополнению.

35. В процедурах и инструкциях относительно приемки опасных грузов для перевозки по воздуху должна содержаться следующая информация:

материал должен быть надлежащим образом упакован в соответствии с правилами упаковывания, маркирован, снабжен знаками опасности и задокументирован. Общее количество грузовых мест должно находиться в пределах установленных ограничений, а грузовая отправка должна сопровождаться надлежащими документами, освобождениями или разрешениями (утверждениями);

грузовое место не должно протекать или иметь повреждения и представлять собой санкционированную упаковку;

для перевозки опасных грузов на пассажирских ВС необходимо иметь разрешение (утверждение). В случае неприемлемости опасных грузов для перевозки на пассажирском ВС, он должен быть снабжен знаком «Только на грузовом ВС»;

для обозначения материала необходимо использовать надлежащее отгрузочное наименование, класс или категорию опасности, идентифицированный номер и группу упаковывания;

грузовое место должно быть надлежащим образом маркировано и на него должен быть нанесен знак опасности;

в документах перевозки имеется вся необходимая информация, включая любую дополнительную информацию, потребность в которой обусловлена характером перевозимых опасных грузов.



36. Информация относительно хранения опасных грузов должна содержать следующие указания:

необходимо исключить возможность совместного или контактного хранения материалов класса 8 (коррозийные вещества) с веществами категории 4.2 или 4.3 класса 4 (легковоспламеняющиеся твердые вещества) или категории 5.1 класса 5 (окисляющиеся вещества);

при хранении материалов класса 7 (радиоактивные материалы), обозначенных знаком опасности категории II-Желтая, или категории III-Желтая, транспортный индекс (ТИ) в одном месте хранения не должен превышать 50. Эти материалы хранятся в изолированном от людей месте. Грузовые места, содержащие радиоактивные материалы, обозначенные знаком опасности категории II-Желтая и категории III-Желтая, и не проявленные фотопленки должны размещаться отдельно с соблюдением минимальных разделительных расстояний;

грузовые места, снабженные знаком опасности категории 6.1 (токсические вещества) класса 6 должны храниться отдельно от продуктов питания, семян или любых съедобных материалов, предназначенных для потребления людьми и животными.

37. Информация относительно погрузки опасных грузов должна содержать следующие указания:

погрузка опасных грузов на борт ВС осуществляется в соответствии с Техническими инструкциями;

погрузка радиоактивных материалов на борт ВС осуществляется с учетом ограничений, предусмотренных положениями Технических инструкций;

погрузка опасных грузов в грузовые отсеки или грузовые контейнеры, размещаемые в грузовых отсеках, осуществляется в соответствии с Техническими инструкциями;

запрещается погрузка упаковок, снабженных знаком опасности «Токсические вещества» в тот же отсек, в котором содержатся продукты питания, семена или любые съедобные материалы, предназначенные для потребления людьми и животными, если эти грузы не находятся в отдельных, закрытых средствах пакетирования грузов (грузовых контейнерах);

в информации о местоположении и системе нумерации грузовых отсеков должно указываться максимальное количество сухого льда, разрешенного к перевозке в каждом грузовом отсеке, а в случае перевозки радиоактивного материала – инструкции по погрузке таких опасных грузов в соответствии с требованиями пункта 2.9 части 7 Технических инструкций.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

38. Заявитель должен ввести процедуры, предусматривающие уведомление КВС в тех случаях, когда на борту ВС осуществляется перевозка опасных грузов, а также определить должностных лиц, которым предоставляется информация, аналогичная информации, предоставленной командиру ВС.

39. В информацию, касающуюся опасных грузов, должно быть включено описание процедур авиакомпаний, касающихся предоставления отчетов о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами, а также о незадекларированных или неправильно задекларированных опасных грузах.

40. Заявитель должен ввести процедуры обращения с поврежденными грузовыми местами, устранения радиоактивного загрязнения и обращения с веществами категории 6.2 (инфекционные вещества) класса 6 в соответствии с Техническими инструкциями. Эта информация должна включать список номеров телефонов и адреса организаций, которые могут оказать помощь по вопросам очистки и мерам безопасности, исключающих возможность нанесения телесных повреждений работникам и населению.

41. Относительно запасных частей и (или) СОМАТ должна содержаться следующая информация:

процедуры и информация, призванная оказать помощь персоналу в идентификации или опознании комплектующих изделий ВС и расходных материалов, содержащих опасные грузы;

процедуры и информация о том, каким образом эти комплектующие изделия ВС и расходные материалы могут перемещаться, храниться или обрабатываться на объектах эксплуатанта ВС или другого агентства, с которым заключены договоры на предоставление обслуживания;

процедуры и информация для определения надлежащих упаковочных комплектов, маркировки, знаков опасности и совместимости материалов, включая инструкции относительно безопасного перемещения, хранения и обработки комплектующих изделий ВС и расходных материалов, относящихся к категории опасных грузов;

указания и меры безопасности в отношении конкретных видов опасности, связанных с комплектующими изделиями ВС и расходными материалами.

42. Порядок и процедуры информирования пассажиров о том, что некоторые виды опасных предметов и веществ:

запрещены для перевозки в багаже и должны быть удалены из ручной клади;

информацию и инструкции по перевозке опасных грузов,

разрешенных для перевозки в багаже пассажиров и членов экипажа;

информацию и инструкции об условиях перевозки электронных устройств, содержащих литий-металлические или ионно-литиевые элементы или батареи, используемых членами экипажа в полете на борту ВС, и запасных батарей к ним.

43. Процедуры по проведению внутренних инспекций, включающие следующие вопросы:

соблюдение сроков периодической подготовки персонала, связанного с перевозкой опасных грузов;

проведение в установленном порядке подготовки персонала, вновь нанимаемого на работу;

проверку наличия необходимой документации, касающейся перевозки опасных грузов;

изучение внутренних процедур уведомления эксплуатантов ВС, касающихся изменений и дополнений в нормативные правовые акты;

точность внесенных изменений и дополнений в Руководство по организации перевозки опасных грузов по воздуху и РПП, в части перевозки опасных грузов, и их утверждение.

44. Уровень детализации Руководства по организации перевозки опасных грузов по воздуху зависит от предполагаемого статуса заявителя в отношении перевозки опасных грузов.

## **§ 2. Требования к информации об опасных грузах в РПП для заявителей, не имеющих специального разрешения на перевозку опасных грузов**

45. Заявители, которые не имеют специального разрешения на перевозку опасных грузов, разрабатывают информацию, инструкции и указания, касающиеся опасных грузов, и включают их в соответствующую главу РПП. В главе РПП излагается политика и процедуры в области опасных грузов, которые должны соответствовать требованиям Технических инструкций.

46. При проведении сертификации заявителей, не имеющих специального разрешения на перевозку опасных грузов, а также при проведении инспекционного контроля за эксплуатантами ВС инспектором в обязательном порядке проверяется соответствующая глава РПП.

47. Заявители, которые не имеют специального разрешения на перевозку опасных грузов, должны предусмотреть в соответствующей главе РПП следующие процедуры и инструкции:

предусматривающие прохождение всем авиационным персоналом, осуществляющим приемку и обработку любого груза или упакованных материалов, подготовки (переподготовки) по вопросам распознавания

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

предметов, относящихся к опасным грузам;

исключающие возможность приемки грузовых мест, содержащих опасные грузы;

предусматривающие, в соответствии с положениями Технических инструкций, представление информации о том, что в поврежденных грузовых местах обнаружены опасные грузы или имеются подозрения в том, что они там содержаться;

обеспечивающие гарантии в том, что все запасные части и (или) СОМАТ, относящиеся к категории опасных грузов, предлагаются для перевозки иным видом транспорта и (или) эксплуатанту ВС, уполномоченному перевозить опасные грузы;

обеспечивающие гарантии в том, что любой работник эксплуатанта ВС, занимающийся подготовкой и (или) предлагающий к перевозке СОМАТ, относящиеся к категории опасных грузов для перевозки любым видом транспорта, прошел подготовку в качестве грузоотправителя опасных грузов;

порядок отказа эксплуатантом ВС принимать к перевозке грузовые места, содержащие опасные грузы, или грузовые места, которые могут содержать незадекларированные опасные грузы;

порядок действий в аварийной обстановке в случае происшествий и инцидентов, связанных с опасными грузами;

порядок предоставления отчетов о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами, а также о незадекларированных или неправильно задекларированных опасных грузах;

политику, процедуры и систему уведомления пассажиров об опасных грузах, которые запрещено перевозить на борту ВС.

### **§ 3. Требования к Программам подготовки авиационного персонала в области опасных грузов**

48. Заявитель организывает подготовку и переподготовку авиационного персонала, связанного с перевозкой опасных грузов по воздуху, которая проводится по утвержденным программам в обучающих организациях, имеющих разрешение на право проведения подготовки и переподготовки лиц, занятых перевозкой опасных грузов, выданное Госпромнадзором в соответствии с законодательством об административных процедурах, или в иностранных организациях, имеющих сертификат на право проведения данного вида обучения, признанный (одобренный) в Республике Беларусь, при наличии выданного уполномоченным государственным органом свидетельства о признании документа об образовании, выданного в иностранном государстве, и установлении его эквивалентности (соответствия) документу об

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

образовании Республики Беларусь, если иное не установлено международными договорами Республики Беларусь.

Заявители, не имеющие специального разрешения на перевозку опасных грузов в качестве груза, обеспечивают прохождение экипажем ВС подготовки и переподготовки в области опасных грузов для приобретения им умения в распознавании незадекларированных опасных грузов, доставленных на борт ВС заказчиками в качестве ручной клади, или грузов, за исключением эксплуатантов, эксплуатирующих:

однодвигательные винтовые самолеты 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;

однодвигательные вертолеты, не относящиеся к ВС сложной конструкции, с MOPSC 5 мест или менее, выполняющих взлет и посадку на том же аэродроме или посадочной площадке днем по VFR;

ВС классов «мотодельтаплан», «мотопараплан», «аэрошют» и «свободный аэростат».

Заявители, за исключением указанных в части второй пункта 48 настоящего Дополнения, должны разработать программы подготовки и переподготовки персонала в области опасных грузов вне зависимости от того имеют ли они разрешение на перевозку опасных грузов в качестве груза.

49. Программы подготовки (переподготовки) должны разрабатываться заявителем или же для него и, при необходимости, обновляться.

50. Персонал заявителя должен пройти подготовку и оценку, соответствующую возложенным на него функциям, до того, как приступит к исполнению любых из этих функций. Персонал, прошедший подготовку, но получивший новые функции, должен пройти подготовку в целях определения его квалификации применительно к его новым функциям. Персонал должен пройти подготовку в области распознавания опасности, создаваемой опасными грузами, методов безопасной обработки опасных грузов и надлежащего порядка действий в аварийной обстановке.

51. Для гарантии поддержания квалификации персонал должен проходить переподготовку и оценку в течение 24 месяцев со времени предыдущей подготовки. Если подготовка и оценка были пройдены в течение последних трех месяцев срока действия предыдущей подготовки и оценки, то срок их действия отсчитывается с месяца, когда была проведена переподготовка и оценка, и длится в течение 24 месяцев с месяца истечения срока действия предыдущей подготовки и оценки.

52. Программа подготовки (переподготовки) должна включать



методику построения подготовки, оценку, квалификационные требования к инструкторам (при наличии), учетные данные о подготовке (переподготовке) и оценку эффективности подготовки (переподготовки).

Требования к разработке и внедрению программ подготовки и оценки в области опасных грузов, основанных на компетенциях, изложен в Doc 10147 ICAO «Руководство по основанному на компетенциях подходу к подготовке и оценке персонала в области опасных грузов».

Общий перечень задач, выполняемых персоналом, занимающимся опасными грузами, который должны содержать программы подготовки (переподготовки) авиационного персонала заявителей, имеющих специальное разрешение на перевозку опасных грузов, приведен в таблице 2.

Таблица 2

| п/п | Перечень вопросов                              |
|-----|------------------------------------------------|
| 1.  | Понимание основных положений об опасных грузах |
| 2.  | Классификация опасных грузов                   |
| 3.  | Подготовка опасных грузов к отправке           |
| 4.  | Обработка/приемка груза                        |
| 5.  | Обращение с грузом до погрузки                 |
| 6.  | Прием багажа пассажиров и членов экипажа       |
| 7.  | Перевозка груза/багажа                         |
| 8.  | Сбор данных по безопасности                    |

53. Общий перечень задач, выполняемых персоналом, занимающимся общими грузами, который должны содержать программы подготовки (переподготовки) авиационного персонала заявителя, не имеющего специального разрешения на перевозку опасных грузов, приведен в таблице 3.

Таблица 3

| п/п | Перечень вопросов                                                       |
|-----|-------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | Понимание основных положений об опасных грузах                          |
| 2.  | Ограничения                                                             |
| 3.  | Перечень опасных грузов                                                 |
| 4.  | Знаки опасности и маркировка                                            |
| 5.  | Документ перевозки опасных грузов и другая соответствующая документация |
| 6.  | Распознавание незадекларированных опасных грузов                        |
| 7.  | Положения для пассажиров и экипажа                                      |
| 8.  | Сбор данных по безопасности                                             |

54. Обучаемый авиационный персонал:  
 работники, занимающиеся подготовкой опасных грузов;  
 работники, ответственные за обработку и приемку грузов, представленных как обычный груз;  
 работники, ответственные за обработку или приемку опасных

грузов;

работники, ответственные за обработку грузов на складе, погрузку и разгрузку авиационных средств пакетирования, погрузку и разгрузку грузовых отсеков ВС;

работники, ответственные за прием багажа пассажиров и членов экипажа, управление зонами регистрации и посадки, выполнение других функций, связанных с непосредственным контактом с пассажирами в аэропорту;

работники, ответственные за планирование загрузки ВС;

члены летного экипажа;

специалисты по обеспечению полетов и полетные диспетчеры;

члены кабинного экипажа;

работники, ответственные за досмотр пассажиров и членов экипажа, их багажа, груза и почтовых отправок.

55. Программы подготовки по опасным грузам для персонала Республиканского унитарного предприятия почтовой связи «Белпочта» (далее – РУП «Белпочта») утверждаются Департаментом по авиации.

56. Содержание Программы подготовки для персонала РУП «Белпочта» должно соответствовать требованиям, указанным в таблице 4.

Таблица 4

| п/п | Перечень вопросов                                                       |
|-----|-------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | Общие принципы                                                          |
| 2.  | Ограничения                                                             |
| 3.  | Общие требования, предъявляемые к грузоотправителям                     |
| 4.  | Классификация                                                           |
| 5.  | Перечень опасных грузов                                                 |
| 6.  | Требования к упаковке                                                   |
| 7.  | Нанесение знаков опасности и маркировка                                 |
| 8.  | Документ перевозки опасных грузов и другая соответствующая документация |
| 9.  | Приемка опасных грузов                                                  |
| 10. | Распознавание незадекларированных опасных грузов                        |
| 11. | Правила хранения и погрузки                                             |
| 12. | Положения для пассажиров и экипажа                                      |
| 13. | Порядок действий в аварийной обстановке                                 |

57. Обучаемый персонал:

работники назначенных операторов почтовой связи, занимающиеся приемкой почтовых отправок, содержащих опасные грузы;

работники назначенных операторов почтовой связи, занимающиеся обработкой почтовых отправок (не содержащих опасные грузы);

работники назначенных операторов почтовой связи, занимающиеся обработкой, хранением и погрузкой почтовых отправок.

58. При проведении сертификации эксплуатантов ВС, организаций,

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

обеспечивающих воздушные перевозки опасных грузов, и получении назначенным почтовым операторам специального разрешения, выдаваемого Департаментом по авиации, а также при проведении инспекционного контроля авиационным инспектором в обязательном порядке проверяются Программы подготовки (переподготовки) персонала по перевозке опасных грузов по позициям инспекционного контрольного перечня рассмотрения программы подготовки (переподготовки) персонала по опасным грузам, приведенного в приложении 4 к настоящему Дополнению.

## ГЛАВА 4

### ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКЕ ВООРУЖЕНИЯ И ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ

59. Заявитель может совершать 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.

60. Заявитель при перевозке вооружения и военной техники обеспечивает:

размещение опасных грузов на борту ВС в специальном транспортировочном чехле или иной упаковке в недоступном для пассажиров во время полета месте;

перевозку огнестрельного оружия в разряженном состоянии, кроме случаев, когда до начала полета государствами, в воздушном пространстве которых будет осуществляться полет, было выдано разрешение на воздушную перевозку заряженного вооружения в связи с особыми обстоятельствами;

уведомление КВС до начала полета о разрешении перевозки и местоположении на борту вооружения и военного имущества, подлежащего воздушной перевозке;

включение в заявку на получение разрешения на перевозку воинских формирований, вооружения и военной техники, а также продукции двойного назначения, подробной информации о вооружении и военной технике, продукции двойного назначения и предлагаемой дате полета.

## ГЛАВА 5

### ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В ПОЧТОВЫХ ОТПРАВЛЕНИЯХ

61. Перевозка опасных грузов в почтовых отправлениях на ВС

запрещена, за исключением опасных грузов, специально перечисленных в Технических инструкциях.

62. Для контроля за почтовыми отправлениями, содержащими опасные грузы и предназначенными для воздушной перевозки, назначенный оператор почтовой связи должен разработать инструкцию, в которой излагаются процедуры, предусмотренные пунктом 3.2 главы 3 части S-1 Дополнения к Техническим инструкциям. Такая инструкция рассматривается и утверждается Департаментом по авиации.

63 Прием литиевых батарей, содержащихся в оборудовании и предназначенных для воздушной перевозки в почтовых отправлениях, может осуществляться после того, как назначенный оператор почтовой связи пройдет соответствующую подготовку (переподготовку) и получит соответствующее специальное разрешение Департамента по авиации по форме согласно приложению 5 к настоящему Дополнению.

## **ГЛАВА 6**

### **ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ВЕРТОЛЕТАМИ**

64. В общих случаях перевозка опасных грузов в вертолете осуществляется в соответствии с Техническими инструкциями.

65. В тех случаях, когда полное применение требований Технических инструкций нецелесообразно, Департамент по авиации может предоставить разрешение, обеспечивающее возможность перевозки опасных грузов без соблюдения всех требований Технических инструкций.

При нецелесообразности представления NOTOC КВС в рукописном или печатном виде или на специальном бланке она может предоставляться в сокращенном виде или в краткой форме другими средствами: по радиосвязи или включением в рабочую полетную документацию, такую как бортовой журнал или рабочий план полета.

66. Перевозка опасных грузов, предназначенных для перевозки только грузовым ВС, выполняется с применением внешней подвески или в кабине вертолета, выполняющего полеты в качестве грузового ВС.

67. Департамент по авиации может представить разрешение, позволяющее перевозить опасные грузы в кабине вертолета, если опасные грузы сопровождаются пассажирами.



## **ГЛАВА 7**

### **ТРЕБОВАНИЯ К ВС, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

68. К перевозке опасных грузов допускается ВС, имеющее действующий сертификат летной годности, и оборудованные грузовыми отсеками в соответствии с типовой эксплуатационной документацией ВС.

69. Грузовые отсеки на борту ВС классифицируются в соответствии с Инструкцией о порядке действий в аварийной обстановке.

70. Герметизированные ВС должны быть оборудованы стационарными и портативными кислородными приборами, предназначенными для членов экипажа и пассажиров.

71. Эксплуатанты должны обеспечивать для использования на борту ВС наличие аварийных комплектов на случай инцидентов с опасными грузами, а также подготовку членов экипажа по использованию таких комплектов в случае инцидентов с опасными грузами.

72. Аварийный комплект должен содержать:

большие полиэтиленовые мешки хорошего качества;

жгуты для завязки мешков;

длинные резиновые перчатки;

мешки для поврежденных устройств, содержащих литиевые батареи.

73. Опасные грузы на грузовом ВС могут перевозиться либо в грузовых отсеках, находящихся под полом, либо на основной палубе грузовых воздушных судов.

74. При подготовке ВС к перевозке опасных грузов необходимо проверить состояние и исправность:

погрузочного оборудования;

бортовых систем и первичных средств пожаротушения;

металлизации, заземления и разрядников статического электричества;

светотехнического оборудования грузовых отсеков;

электрической проводки и коммутационной аппаратуры в грузовых отсеках;

уплотнения дверей и люков;

системы кондиционирования воздуха кабины экипажа и грузовых отсеков;

кислородного оборудования.

75. Предполетная подготовка ВС должна быть проведена до погрузки опасных грузов. Грузовые отсеки перед погрузкой опасных грузов должны быть очищены и провентилированы.

76. Перед началом операции по погрузке опасных грузов



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

необходимо убедиться в:

наличии под колесами шасси тормозных колодок и о включении стояночного тормоза;

установке заземления ВС;

том, что все ненужные для выполнения погрузочных работ потребители электроэнергии выключены;

наличии первичных средств пожаротушения, средств нейтрализации разлитых или просыпанных опасных веществ, рекомендуемых и предоставляемых грузоотправителем в зависимости от характера перевозимого груза;

наличии средств для оказания первой помощи и индивидуальной защиты.

77. На ВС, предназначенном для перевозки опасных грузов, кроме штатных средств должны находиться дополнительные первичные средства пожаротушения, вид и количество которых определяется исходя из физико-химических и пожароопасных свойств перевозимых веществ и материалов. Указанные средства поставляются грузоотправителем.

78. Заявитель должен разработать политику и процедуры, касающиеся опасных грузов, перевозимых в грузовом отсеке, которые в случае пожара, связанного с опасными грузами, обеспечат его обнаружение и в достаточной степени подавление или сдерживание элементами конструкции ВС, связанными с противопожарной системой грузовых отсеков, до тех пор, пока ВС не совершит безопасную посадку.

Инструктивный материал по политике и процедурам в отношении изделий, подлежащих перевозке в грузовом отсеке, а также элементам системы противопожарной защиты грузовых отсеков и соответствующим продемонстрированным стандартам содержится в Doc 10102 «Руководство по обеспечению эксплуатационной безопасности грузовых отсеков самолетов».

## ГЛАВА 8

### ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПАССАЖИРОВ И ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

79. Заявитель должен обеспечить доведение информации до пассажиров таким образом, чтобы они были осведомлены о типах опасных грузов, которые запрещено перевозить на борту воздушных судов.

80. Заявитель должен обеспечить, чтобы все процедуры, политика и система уведомления пассажиров об опасных грузах, которые запрещено перевозить на борту воздушных судов, были документально изложены в РПП, Руководстве по организации перевозки опасных грузов по воздуху

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

или ином соответствующем руководстве эксплуатанта. РПП, как минимум, должно включать информацию о том, каким образом, в случае необходимости, пассажиры должны уведомляться и предупреждаться об ограничениях, связанных с перевозкой опасных грузов, перед, в ходе или после приобретения билетов/резервирования, выдачи посадочного талона и процесса регистрации.

81. Информация об опасных грузах, доведенная до пассажира или лица, действующего от его имени, через Интернет, в ходе процесса приобретения билетов/резервирования, должна представляться таким образом, который способствует ее надлежащему пониманию. Перед завершением процесса приобретения билетов/резервирования от пассажира или лица, действующего от его имени, должно быть получено подтверждение о понимании информации об опасных грузах.

82. Авиационный персонал, который имеет дело с пассажиром в ходе приобретения билетов, выдачи посадочных талонов, приемки зарегистрированного багажа и посадки на ВС, должен пройти подготовку в соответствии с политикой и процедурами эксплуатанта в отношении положений, касающихся пассажиров, содержащихся в п. 1.1 части 8 Технических инструкций

83. Для уведомления эксплуатантов о конкретных сведениях или инструкциях, необходимых для введения положений о системе уведомления пассажиров в свои РПП в соответствии с положениями Технических инструкций и Дополнения к ним, следует использовать свои обычные методы (например, информационные бюллетени, консультативные циркуляры).

84. Информация, предоставляемая пассажирам, должна использовать графические изображения, иллюстрирующие обычные примеры опасных грузов, запрещенных к провозу в багаже пассажиров.

84.1. При выдаче билета эксплуатанту ВС необходимо предоставить пассажирам информацию относительно видов опасных грузов, запрещенных к провозу на борту воздушного судна, в пункте продажи билета или, если это практически не осуществимо, довести ее до сведения пассажиров другим способом до выдачи посадочного талона. Способы предоставления этой информации пассажирам включают:

а) объявления, размещаемые в достаточном количестве в заметных местах аэропорта или вне аэропорта везде, где производится выдача билетов;

б) в распечатанном билете/маршрутной квитанции;

с) в сообщении по электронной квитанцией/информацией о маршруте; почте с билетной

д) на веб-сайте авиакомпания в виде текста или изображения. При использовании этого способа процесс не должен допускать возможности покупки билета до тех пор, пока пассажир (или лицо, действующее от его/ее имени) не получил эту информацию и не указал, что ему/ей понятны ограничения, касающиеся опасных грузов в багаже;

е) объявления, размещаемые в достаточном количестве в заметных местах у киосков самообслуживания по продаже билетов;

ф) на экранах в киосках по продаже билетов. При использовании этого способа процесс не должен допускать покупки билета до тех пор, пока пассажир (или лицо, действующее от его/ее имени) не получил эту информацию и не указал, что ему/ей понятны ограничения, касающиеся опасных грузов в багаже.

84.2. При выдаче посадочного талона заявитель должен предоставить пассажирам информацию относительно видов опасных грузов, которые им запрещено провозить на борту воздушного судна. Способы предоставления этой информации пассажирам включают:

а) объявления, размещаемые в достаточном количестве в заметных местах аэропорта или вне аэропорта везде, где производится выдача посадочного талона;

б) электронные табло;

с) объявления, размещаемые в достаточном количестве в заметных местах у киосков самообслуживания по продаже билетов;

д) на табло, размещенном в киоске выдачи посадочных талонов. При использовании этого способа процесс не должен допускать выдачи посадочного талона до тех пор, пока пассажир (или лицо, действующее от его/ее имени) не получил эту информацию и не указал, что ему/ей понятны ограничения, касающиеся опасных грузов в багаже;

е) включение ее в посадочный талон, который может быть выдан вместе с билетной квитанцией;

ф) по электронной почте вместе с посадочным талоном;

г) на веб-сайте авиакомпания в виде текста или изображения. При использовании этого способа процесс не должен допускать выдачу посадочного талона до тех пор, пока пассажир (или лицо, действующее от его/ее имени) не получил эту информацию и не указал, что ему/ей понятны ограничения, касающиеся опасных грузов в багаже;

h) ее отображение в мобильных приложениях, позволяющих пассажирам получать их посадочные талоны. При использовании этого способа процесс не должен допускать выдачу посадочного талона до тех пор, пока пассажиром не была получена эта информация и не было указано, что ему/ей понятны ограничения, касающиеся опасных грузов в

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

багаже;

i) в случаях, когда заявитель не выдает распечатанный или электронный посадочный талон перед посадкой пассажиров на воздушное судно, заявитель должен установить порядок действий, обеспечивающий предоставление пассажирам уведомления или другой информации до посадки на борт воздушного судна.

85. Способ, используемый заявителем для доведения до пассажиров информации об опасных грузах, которые пассажирам не разрешается провозить на борту воздушного судна в зарегистрированном багаже, в ручной клади или при себе, должен предусматривать использование наглядных или графических изображений без использования какого-либо языка для информирования о видах обычных, но при этом характеризующихся повышенным риском опасных грузов. Примеры таких грузов включают:

- a) взрывчатые вещества/пиротехнические средства;
- b) сжатые газы/легковоспламеняющиеся газы (бутан, кемпинг газ);
- c) легковоспламеняющиеся жидкости, такие как бензин, краска и жидкость для зажигалок;
- d) окислители, такие как химикаты для бассейнов;
- e) коррозионные вещества, такие как жидкость, содержащаяся в аккумуляторных батареях с жидкостными элементами, отбеливатели и чистящие средства;
- f) радиоактивные материалы;
- g) литиевые батареи.

86. В наглядных или графических изображениях должны также использоваться стандартные пиктограммы, изображающие опасные грузы. Рекомендуются включать эти пиктограммы в графическую информацию, с тем чтобы повысить общую эффективность информирования пассажиров.

## ГЛАВА 9

### ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ИНСПЕКЦИОННЫХ ПРОВЕРОК, СВЯЗАННЫХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ

#### § 1. Порядок проведения инспекционных проверок эксплуатантов ВС.

87. Инспекционные проверки в области перевозки опасных грузов эксплуатантов ВС, имеющих специальное разрешение на перевозку опасных грузов, осуществляются ежегодно в соответствии с программой контроля за деятельностью эксплуатантов ВС и проводятся в период инспекционных проверок базовых объектов, на аэродромах временного базирования и на перроне.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Эксплуатанты ВС, не имеющих специального разрешения на перевозку опасных грузов, подлежат проверке в области перевозки опасных грузов в период сертификационной проверки.

88. Цель инспекционной проверки:

оценка соответствия организации и процедур, установленных эксплуатантом ВС и агентами по обработке грузов (обслуживанию пассажиров), обеспечивающими перевозку опасных грузов;

определение достаточности ресурсов для планируемой деятельности по перевозке опасных грузов;

определенные обязанностей и их знание лицами, задействованными в перевозке опасных грузов;

проверка справочных и нормативных руководств с целью определения того, что они основаны на современных регуляторных нормах и доступны для работников, которые должны их использовать;

проверка соответствия грузовых мест и относящихся к ним документов (авиагрузовой накладной, декларации грузоотправителя об опасных грузах, контрольного перечня приемки, NOTOC) установленным требованиям;

проверка методов погрузки и размещения грузов на ВС в соответствии с требованиями Технических инструкций.

89. Инспекционные проверки эксплуатантов ВС и агентов по обработке грузов (обслуживанию пассажиров) осуществляются на грузовых складах, на перроне, в пассажирских терминалах, а также в пунктах досмотра пассажиров и грузов, с частотой в соответствии объемом работ и характером деятельности.

90. Инспекционные проверки включают в себя:

проверку РПП, Руководства по организации перевозки опасных грузов по воздуху, других руководств и инструкций, касающихся перевозки опасных грузов;

проверку учебных программ;

проверку обучения персонала;

проверку грузовых отправок с опасными грузами (упаковка и документы) в грузовых помещениях;

проверку ВС на перроне (погрузка и укладка);

проверку информации для пассажиров (предупредительные указатели).

91. В ходе инспектирования авиационному инспектору необходимо убедиться в том, что:

91.1. эксплуатант ВС не принимает опасные грузы для перевозки ВС в случаях:



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

если опасные грузы не сопровождаются двумя экземплярами декларации грузоотправителя об опасных грузах, за исключением случаев, указанных в Технических инструкциях, о том, что наличие такого документа не требуется;

если не проведена проверка грузового места, внешней упаковки или грузового контейнера с опасными грузами посредством использования контрольного перечня приемки (чек-листа) в соответствии с Техническими инструкциями;

91.2. эксплуатант ВС составляет и использует контрольный перечень приемки (чек-лист);

91.3. погрузка на ВС упаковок и внешних упаковок, содержащих опасные грузы, а также грузовых контейнеров, содержащих радиоактивные материалы, и их размещение осуществляется в соответствии с положениями Технических инструкций;

91.4. грузовые места, внешние упаковки с опасными грузами и грузовые контейнеры с радиоактивными материалами или средство пакетирования опасных грузов, которое не является внешней упаковкой, до погрузки на борт ВС проверяются на отсутствие признаков утечки или повреждения. Протекающие и поврежденные грузовые места, внешние упаковки, грузовые контейнеры и средства пакетирования для погрузки на борт ВС не грузятся;

91.5. эксплуатантом ВС принимаются меры, чтобы грузовое место было снято с борта ВС грузоотправителем или обслуживающей организацией, производящей погрузку, в случае если грузовое место с опасными грузами, погруженное на борт ВС, оказалось поврежденным или имеет утечку;

91.6. эксплуатантом ВС проверяются грузовые места, внешние упаковки с опасными грузами и грузовые контейнеры с радиоактивными материалами на отсутствие признаков повреждений или утечки при выгрузке из ВС;

91.7. при обнаружении признаков повреждений или утечки производится проверка зоны на борту ВС, в которой размещались опасные грузы, с целью выявления повреждений или загрязнения;

91.8. опасные грузы не перевозятся в салоне ВС, занятом пассажирами, или в кабине экипажа ВС, за исключением случаев, предусмотренных Техническими инструкциями;

91.9. проводятся работы по немедленному устранению опасного загрязнения на борту ВС, полученного в результате утечки или повреждения опасных грузов;

91.10. ВС, загрязненное радиоактивными материалами, снимается

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

незамедлительно с эксплуатации до тех пор, пока уровень радиации на любой доступной поверхности или уровень нефиксированного загрязнения не будет ниже значений, указанных в Технических инструкциях;

91.11. грузовые места с опасными грузами, которые могут вступать в опасное взаимодействие друг с другом, не размещаются на борту ВС рядом или в положении, которое в случае утечки может привести к их взаимодействию;

91.12. грузовые места с токсическими или инфекционными веществами размещаются на борту ВС в соответствии с Техническими инструкциями;

91.13. грузовые места с радиоактивными материалами размещаются на борту ВС отдельно от людей, животных или не проявленной фотопленкой в соответствии с требованиями Технических инструкций;

91.14. эксплуатант ВС закрепляет опасные грузы на борту ВС таким образом, чтобы исключить его перемещение во время полета. Грузовые места с радиоактивными веществами крепятся таким образом, чтобы на протяжении всего времени перевозки обеспечивалось соблюдение требований Технических инструкций о безопасных расстояниях;

91.15. грузовые места с опасными грузами со знаком «Только на грузовом ВС» размещаются на борту ВС таким образом, чтобы член экипажа ВС или другое уполномоченное лицо имели возможность осматривать опасные грузы, при необходимости отделять его от других грузов во время полета, за исключением случаев, указанных в Технических инструкциях;

91.16. к работе с опасными грузами допускаются лица, прошедшие предварительный медицинский осмотр и инструктаж по технике безопасности при погрузке и разгрузке опасных грузов;

91.17. грузоотправитель обеспечивает средствами защиты членов экипажа ВС и лиц, работающих с опасными грузами, а также гарантирует, что они обучены правилам пользования индивидуальными средствами защиты.

92. Контроль за эксплуатантами ВС, имеющими специальное разрешение на перевозку опасных грузов, осуществляется по позициям инспекционного контрольного перечня проведения инспекционных проверок эксплуатанта ВС в процессе контроля, приведенного в приложении 5 к настоящему Дополнению.

## **§ 2. Проверка грузовых отправок.**

93. Целью проверки грузовых отправок с опасными грузами является

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

определение соответствия грузовых мест, а также связанной с ними документации (например, авианакладной, документа перевозки опасных грузов, контрольного перечня приемки, NOTOC) установленным требованиям. Данные проверки проводятся также для определения соответствия процедур эксплуатанта ВС или агента по наземной обработке грузов. Проверки проводятся в помещении эксплуатанта ВС или агента по наземной обработке грузов после приемки опасных грузов к перевозке или пока они находятся у эксплуатанта ВС или агента по наземной обработке грузов.

94. Экспортные и импортные партии должны быть проверены, но с акцентом на экспортный груз. Если будет обнаружено, что партия с опасными грузами не соответствует требованиям, должны быть приняты меры по предотвращению ее загрузки на борт ВС и проведено расследование фактов того, как она была предъявлена и принята к перевозке. Импортные грузовые отправки также должны быть проверены после перевозки по воздуху. Факты несоблюдения установленных требований должны быть сообщены государству, в котором первоначально были загружены опасные грузы в ВС.

95. Если проверка грузовых отправок с опасными грузами является частью углубленной проверки, необходимо проверить процедуры обработки опасных грузов, учитывая характер и масштаб выполняемых операций, в том числе периодичность проведения обучения персонала, процедуры приемки, уведомлений в пунктах приемки грузов, процедуры погрузки и предоставления информации (руководства, NOTOC, аварийные планы и т.д.).

96. При проверке упаковок с опасными грузами необходимо проверить выполнение требований по маркировке и этикеткам. Вид используемой упаковки должен соответствовать требованиям Технических инструкций. Упаковки с радиоактивными материалами должны находиться в состоянии, пригодном для транспортировки, а уровень радиации – не превышать установленному Техническими инструкциями.

97. Упаковка с опасными грузами должна открываться только в исключительных случаях квалифицированными специалистами. Если пакет необходимо открыть, должны учитываться потенциальная опасность и приниматься необходимые меры безопасности. Любой пакет, открытый во время проверки, должен быть восстановлен в свое первоначальное состояние квалифицированными специалистами грузоотправителя или обслуживающей организации, перед направлением грузополучателю.

98. Документы проверяются с целью определить, что партии

опасных грузов отвечают всем установленным требованиям. При проведении проверки необходимо учитывать связи между документами.

99. При проведении проверки должны быть проверены следующие документы:

грузовой манифест;

грузовая накладная;

документ перевозки опасных грузов (декларация грузоотправителя об опасных грузах);

контрольный перечень приемки (чек-лист);

NOTOC;

другие документы, относящиеся к партии опасных грузов, которые могут помочь в оценке.

100. Цель проверки грузовой накладной, документа перевозки опасных грузов и других документов, относящихся к партии опасных грузов, проверить правильность их заполнения, а также соответствие классификации опасных грузов и упаковки.

101. Контрольный перечень приемки (чек-лист) проверяется с целью установить соответствие используемой эксплуатантом ВС или агентом по наземной обработке грузов формы, полноту ее заполнения, убедиться в том, что партии опасных грузов были приняты в соответствии с установленными требованиями и любые несоответствия были выявлены.

102. NOTOC проверяется с целью установить, что вся необходимая информация об опасных грузах была предоставлена командиру ВС, формы правильно подписаны и требования погрузки (укладки) были соблюдены.

103. Проверка общих грузов производится совместно с проверкой партий опасных грузов в пунктах приемки груза с целью выявления незадекларированных опасных грузов.

104. Методом проведения инспекции является тщательное изучение всех общих грузов или репрезентативной выборки, изучение доступной документации, например, накладной или счета-фактуры. При проверке упаковки необходимо обращать внимание на знаки опасности, маркировки упаковки согласно ООН и других маркировок и этикеток, которые необходимы для использования при перевозке заявленных опасных грузов, или которые относятся к веществам, опасным для здоровья. Документы в пакетах, прикрепленные к упаковке, должны быть проверены на определение опасности содержимого. Если что-нибудь найдено, что кажется, подозрительным, должны быть проверены соответствующие транспортные документы (например, счет-фактуры или накладные) на какие-либо дополнительные указания, которые

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

предполагают, что груз опасный или, наоборот, что он не является опасным. Если невозможно установить с уверенностью опасный груз или нет, то эксплуатантам ВС или агентам по наземной обработке грузов необходимо запросить копию паспорта безопасности материала.

105. Проверка грузовых отправок с опасными грузами осуществляется по позициям инспекционного контрольного перечня проведения инспекционной проверки партий опасных грузов, приведенного в приложении 7 к настоящему Дополнению.

### **§ 3. Проверка ВС на перроне.**

106. Инспекция на перроне проводится на ВС или рядом с ним, а иногда также в складских или грузовых ангарах перед загрузкой с целью проверки, что эксплуатант ВС подготовил погрузку и загрузил ВС в соответствии с требованиями Технических инструкций, провел обучение летного и cabinного экипажа, все необходимые руководства и инструкции находятся на борту и обновлены, любые необходимые разрешения (утверждения) или освобождения имеются и все условия соблюдены.

107. Проверка ВС на перроне прежде всего направлена на подтверждение факта соблюдения требований Технических инструкций по погрузке и укладке опасных грузов.

108. Проверка при погрузке и укладке включает в себя подтверждение того, что опасные грузы надежно закреплены чтобы предотвратить их перемещение, что любой радиоактивный материал уложен с соблюдением безопасного расстояния между ними, что на любом грузовом ВС опасные грузы находятся на главной палубе и доступны согласно требованиям Технических инструкций; и что токсичные или инфекционные вещества не находятся в непосредственной близости к животным или пищевым продуктам.

109. Документация по обучению наземного персонала должна быть проверена в их офисе.

110. Проверка подготовки летного и cabinного экипажа состоит из опроса экипажа или репрезентативной выборки о подробностях их последнего обучения, когда это было, и кто его проводил. Их имена должны быть записаны и эксплуатант ВС, впоследствии должен прислать информацию о своих учебных записях. Инспекция обучения должна также подтвердить, что летный и cabinный экипаж знают, какие действия необходимо предпринять в случае возникновения чрезвычайных ситуаций в полете, в соответствии с требованиями Технических инструкций и Инструкции о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах.





111. Проверка руководств и инструкций персонала состоит из осмотра библиотеки ВС, включающей наличия копий руководства по производству полетов; руководство (инструкцию) по организации перевозки опасных грузов, Дос 9481 или аналогичную информацию в другой форме, а также иную информацию, необходимую членам экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей. Проверка должна подтвердить, что вся документация актуальна и имеются инструкции для действий в чрезвычайных ситуациях, в том числе уведомления органов воздушного движения, как установлено в Технических инструкциях.

112. Проверка ВС на перроне осуществляется по позициям инспекционного контрольного перечня проведения инспекционной проверки ВС на перроне, приведенного в приложении 8 к настоящему Дополнению.

#### **§ 4. Проверки пассажирского аэровокзала, связанные с опасными грузами.**

113. В дополнение к общей инспекции для проверки (обучение, справочные документы, документация и т.д.) Технические инструкции требуют, чтобы эксплуатант ВС или агент предоставили информацию для пассажиров о типах опасных грузов, запрещённых к перевозке на борту ВС. Эта информация должна состоять из уведомлений, предупреждающих пассажиров о запрещенных опасных грузах в багаже, ручной клади или при них, чтобы информация была на видном месте и в достаточном количестве, так что пассажиры видели их во время их продвижения через обычные процедуры регистрации.

114. Целью проверки этой информации является соблюдение того, что эксплуатанты ВС или их агенты предоставляют такую информацию.

115. Метод проверки данных указаний заключается в осмотре тех мест в терминалах, где эксплуатант ВС или его агент выдает билеты, регистрирует пассажиров на рейс и собирает их на борт ВС. Проверка должна подтвердить, что уведомления находятся на требуемых местах (столы регистрации, столы продажи билетов и места посадки на ВС). Уведомления должны быть заметными и в достаточном количестве для того, чтобы пассажиры видели во время их продвижения в терминале до отбытия.

116. Метод проверки предупреждающего материала заключается в осмотре наличия информации в билетах пассажиров. Пассажиры должны быть уверены, что инспекция касается обязанностей эксплуатанта ВС и не распространяется на них.

117. При проверке информации для пассажиров необходимо

проверить пункты предполетного досмотра пассажиров и багажа.

118. Цель проверки безопасности пунктов предполетного досмотра предотвратить пронос на борт пассажиром запрещенных опасных грузов. Проверка пунктов предполетного досмотра заключается в проверке факта обучения работников, что позволяет им выполнять свои обязанности и процедуры, касающиеся положения по опасным грузам, перевозимых пассажирами или экипажем соблюдены.

119. Инспекционная проверка пассажирского аэровокзала осуществляется по позициям инспекционного контрольного перечня, приведенного в приложении 9 к настоящему Дополнению.

## **§ 5. Проверки грузоотправителей и агентств по обеспечению воздушных перевозок.**

120. Цель проверки грузоотправителей и агентств по обеспечению воздушных перевозок – определить, имеет ли грузоотправитель (агентство) действующую процедуру, которая соответствует обязанностям грузоотправителя в Технических инструкциях.

Осмотр грузоотправителя (агентства) осуществляется для определения того, что опасные грузы надлежащим образом классифицированы, упакованы, маркированы и снабжены знаками, документы перевозки опасных грузов соответствующим образом заполнены и декларация подписана; лица, участвующие в подготовке грузов прошли обучение, чтобы они могли выполнять их обязанности.

121. Для грузоотправителя инспекции состоят из осмотра на месте или оценки процессов грузоотправителя, проведенных авиационным инспектором, с целью независимой проверки соблюдения применимых правил перевозки опасных грузов. Зона отправки – это любое место, где упакованы груз и/или небольшие пакеты, сортированы, хранятся и готовы к погрузке экспедитором или эксплуатантом ВС. Эта зона может также включать в себя места расположения погрузочных приспособлений с грузом для последующей загрузки на борт ВС. Площадь производства упаковок включает в себя те места в объекте грузоотправителя, где пакеты заполняются и закрываются до перевода в отдел отправки.

122. Проверка обучения необходима, чтобы подтвердить, что все соответствующие работники агентства или грузоотправителя прошли подготовку, что подготовка соответствует требуемому стандарту и предоставлена в течение требуемого периода.

123. Технические инструкции требуют, чтобы программы подготовки (переподготовки) персонала по опасным грузам разрабатывались и поддерживались от имени грузоотправителей опасных

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

грузов, в том числе и лиц, упаковщиков или организаций, осуществляющих обязанности грузоотправителя. Экспедиторы также являются предметом этого требования.

124. Проверка грузоотправителей (агентств) осуществляется по позициям инспекционного контрольного перечня проведения инспекционной проверки грузоотправителя (агентства по обеспечению воздушных перевозок), приведенного в приложении 10 к настоящему Дополнению.

## ГЛАВА 10

### ПОРЯДОК ВЫДАЧИ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПЕРЕВОЗКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ИЛИ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ДЕЙСТВИЙ ПОЛОЖЕНИЙ ТЕХНИЧЕСКИХ ИНСТРУКЦИЙ

125. В случае чрезвычайных обстоятельств, или когда использование других видов транспорта является нецелесообразным, а также когда точное соблюдение установленных требований противоречит общественным интересам Департамент по авиации, на основе оценки риска, может предоставить освобождение от действия положений Технических инструкций (далее – освобождение) при условии, что при этом будет сделано все возможное для достижения общего уровня безопасности при перевозке, который равнозначен уровню, предусмотренному в Технических инструкциях.

Если ни один из критериев предоставления освобождения, указанных в части первой настоящего пункта, не применяется, Департамент по авиации может предоставить освобождение исключительно на основе уверенности в том, что будет обеспечиваться эквивалентный уровень безопасности при перевозке опасных грузов.

126. Необходимость перевозки опасных грузов, вызванных чрезвычайными обстоятельствами, обуславливается:

- оказанием гуманитарной и экологической помощи;
- эпидемией;
- в целях обеспечения национальной или международной безопасности;
- спасанием людей (аварийно-спасательные работы);
- невозможностью доставки груза (грузов) к месту назначения альтернативными видами транспорта.

127. В тех случаях, когда это конкретно предусматривается в Технических инструкциях (специальное положение A1, A2, A201 таблицы 3-1 «Перечень опасных грузов»), Департамент по авиации, на основе оценки риска, может предоставить разрешение на перевозку опасных

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

грузов (далее – разрешение) в письменной форме при условии, что в таких случаях обеспечивается общий уровень безопасности при перевозке, который равнозначен уровню, предусмотренному в Технических инструкциях.

128. Порядок выдачи разрешений и освобождений изложен в авиационных правилах, регулирующих организацию и порядок осуществления воздушных перевозок.

129. Эксплуатант ВС обязан определить конкретные требования Технических инструкций, от действия которых запрашивается освобождение, и предоставить дополнительную информацию о том, каким образом будет обеспечен эквивалентный уровень безопасности, предусмотренный Техническими инструкциями, при перевозке опасных грузов.

При определении эквивалентного уровня безопасности эксплуатанту ВС необходимо:

- определить конкретные положения Технических инструкций, от действия которых запрашивается освобождение;

- провести анализ и оценку потенциальных рисков для безопасности полетов или имущества, которые могут вытекать из отклонения от соответствующих положений Технических инструкций;

- провести анализ и оценку потенциальных рисков, которые могут возникнуть в ходе перевозки опасных грузов, учитывающие виды аварий и повреждений и их последствия;

- определить компенсирующие меры, которые могут обеспечить эквивалентный уровень безопасности, предусмотренный Техническими инструкциями;

- обосновать, каким образом принятые компенсирующие меры обеспечивают эквивалентный уровень безопасности, предусмотренный Техническими инструкциями.

130. Представленное эксплуатантом ВС заявление регистрируется в отделе делопроизводства и документооборота Департамента по авиации и представляется директору Департамента по авиации. После вынесения директором Департамента по авиации резолюции заявление направляется в отдел регулирования перевозок и международного сотрудничества, отдел авиационной безопасности Департамента по авиации и Авиационную инспекцию для рассмотрения.

131. Заявление рассматривается инспекторами по направлениям деятельности в срок не более пяти рабочих дней с момента регистрации заявления.

Элементы, подлежащие оценке:

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### 131.1. управлением производства полетов:

наличие в эксплуатационных спецификациях эксплуатанта ВС специального разрешения Департамента по авиации на перевозку опасных грузов на заявленном ВС;

наличие, правильность и полнота заполнения перевозочной документации (декларации грузоотправителя об опасных грузах, авиагрузовой накладной и др.);

соответствие надлежащего отгрузочного наименования, номера по списку ООН, класса (категории) и дополнительной опасности опасных грузов информации, приведенной в Технических инструкциях;

соответствие упаковочных комплектов инструкции по упаковыванию, учет дополнительных требований к упаковыванию опасных грузов;

соблюдение требований Технических инструкций по максимальному количеству нетто на одну упаковку для перевозки на грузовых и пассажирских ВС;

совместимость опасных грузов согласно требованиям Технических инструкций;

специальные положения Технических инструкций и сведения о расхождениях государства назначения, пролета и транзита;

необходимость использования особых видов обработки опасных грузов;

#### 131.2. управлением летной годности:

наличие грузовых отсеков ВС их классификация;

характеристики элементов противопожарной системы грузовых отсеков, таких как детекторы дыма, боковые стенки и облицовочные панели, огнегасящее вещество и устройства отключения вентиляции;

располагаемое рабочее время противопожарной системы грузового отсека, если применимо;

характеристики средств пакетирования грузов (ULD) по локализации пожара;

необходимость наличия на борту ВС дополнительных переносных средств пожаротушения;

#### 131.3. управлением аэродромных стандартов:

наличие у аэропорта отправления, расположенного на территории Республики Беларусь, сертификата годности к аэропортовой деятельности, подтверждающего возможность выполнения работ по приему, обработке и погрузке (выгрузке) опасных грузов;

#### 131.4. управление аэронавигации:

ограничения на аэродромах назначения, транзита и запасных по



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

приему ВС и по использованию воздушного пространства по маршруту полета ВС;

131.5. отделом авиационной безопасности:

обеспечение в аэропорту отправления, расположенного на территории Республики Беларусь, мер авиационной безопасности при погрузке (выгрузке) грузов повышенной опасности (особо опасных грузов).

132. В ходе рассмотрения заявления авиационные инспекторы должны провести специальную оценку риска для безопасности полетов по направлениям деятельности и определить меры по их уменьшению с учетом предполагаемой вероятности и серьезности последствий, для их включения в освобождение.

133. При проведении специальной оценки риска для безопасности полетов эксплуатанту ВС и авиационному инспектору необходимо учитывать:

виды опасности, связанные со свойствами изделий, подлежащих перевозке;

возможности эксплуатанта ВС;

эксплуатационные соображения (район производства полетов, время ухода на запасной аэродром и т.д.);

возможности ВС и его систем, в частности возможности противопожарной системы грузовых отсеков;

характеристики удержания содержимого средств пакетирования опасных грузов;

аспекты, касающиеся упаковывания и упаковочных комплектов;

аспекты обеспечения безопасности цепи поставок опасных грузов, подлежащих перевозке;

количество и распределение опасных грузов, подлежащих перевозке.

Инструктивный материал по видам опасности, связанной с перевозкой изделий в грузовом отсеке, проведению специальной оценки риска для безопасности полетов содержится в Doc 10102 ICAO «Руководство по обеспечению эксплуатационной безопасности грузовых отсеков самолетов».

134. На основании представленных Авиационной инспекцией предложений отдел регулирования перевозок и международного сотрудничества Департамента по авиации готовит проект освобождения или разрешения (письма об отказе в выдаче освобождения или разрешения) и представляет его директору (заместителю директора) Департамента по авиации на подпись в срок не более 10 рабочих дней с момента регистрации заявления.

135. Департамент по авиации при принятии решения о выдаче



освобождения направляет в письменном виде в течение двух дней со дня принятия решения о выдаче освобождения освобождение перевозчику и в государственное предприятие «Белаэронавигация».

136. Департамент по авиации при принятии решения об отказе в выдаче освобождения в письменном виде в течение двух дней со дня принятия решения информирует перевозчика об отказе в выдаче освобождения.

137. В разрешении на перевозку опасного груза, выданном Департаментом по авиации, указываются количественные ограничения, требования к упаковыванию и нанесению знаков.

138. Экземпляр документа о разрешении или об освобождении прилагается к документу перевозки опасных грузов и должен сопровождать грузовую отправку до окончания полета, к которому он относится.

Приложение 1  
к Дополнению 6

Инспекционный контрольный перечень  
проверки соответствия сертификационным требованиям заявителя при  
выполнении перевозок опасных грузов по воздуху

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента  
по авиации от « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Направление проверки: Перевозка опасных грузов

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                 | Ссылка на<br>руководящие<br>документы      | Подтверждение<br>(ссылка на<br>документы<br>эксплуатанта<br>ВС) | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия<br>по<br>Перечню |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------------------------------------|
|          |                                                                                                              |                                            |                                                                 | Да                     | Нет | Неприменимо |                                          |
| 1.       | Наличие приказа о назначении специалиста, ответственного за организацию перевозки опасных грузов.            | АП № 100<br>п. 425                         |                                                                 |                        |     |             |                                          |
| 2.       | Наличие должностной инструкции ответственного специалиста по организации перевозки опасных грузов.           | АП № 100<br>п. 39                          |                                                                 |                        |     |             |                                          |
| 3.       | Наличие и содержание информации и указаний по перевозке опасных грузов в РПП.                                | Глава 24,<br>ч. А приказа<br>ДА № 24       |                                                                 |                        |     |             |                                          |
| 4.       | Наличие и содержание Руководства по организации перевозки опасных грузов (часть РПП или отдельный документ): | АП № 100<br>п. 425<br>п.34АП<br>№108       |                                                                 |                        |     |             |                                          |
| 4.1.     | процедуры приемки опасных грузов;                                                                            | п 1.3 гл.1<br>ч.7 ТИ, п.37,<br>38 АП№108   |                                                                 |                        |     |             |                                          |
| 4.2.     | процедуры обработки опасных грузов;                                                                          | гл. 2<br>ч.7 ТИ,<br>п.88<br>АП№108         |                                                                 |                        |     |             |                                          |
| 4.3.     | процедуры хранения опасных грузов до перевозки;                                                              | гл. 2<br>ч.7 ТИ,<br>п.45, 47, 48<br>АП№108 |                                                                 |                        |     |             |                                          |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                      |                                                                   |  |  |  |  |  |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|      |                                                                                                                                                      |                                                                   |  |  |  |  |  |
| 4.4. | процедуры, касающиеся упаковывания запасных частей и материалов авиакомпании, относящихся к категории опасных грузов;                                | п. 2.2 гл. 2<br>ч.1 ТИ,<br>п.10<br>АП№108                         |  |  |  |  |  |
| 4.5. | процедуры погрузки, контроля и обезвреживания опасных грузов;                                                                                        | п. 2.4 гл.2<br>ч.7 ТИ,<br>п.39-43<br>АП№108                       |  |  |  |  |  |
| 4.6. | процедуры, позволяющие персоналу идентифицировать грузовые места, снабженные маркировкой или знаками опасности, предусмотренными для опасных грузов; | п. 4.2 гл.4<br>ч.7 ТИ,<br>гл.4, п.59, 60<br>АП№108                |  |  |  |  |  |
| 4.7. | процедуры, позволяющие персоналу идентифицировать грузовые места, которые могут содержать незадекларированные опасные грузов;                        | гл. 5, 6<br>ч.7 ТИ,<br>п.35, 36<br>АП№108                         |  |  |  |  |  |
| 4.8. | процедуры, позволяющие персоналу отказывать в приемке опасных грузов, не отвечающих требованиям правил перевозки опасных грузов;                     | глава 1<br>ч.7 ТИ,<br>п.37<br>АП№108                              |  |  |  |  |  |
| 4.9. | процедуры оформления документации на перевозку опасных грузов;                                                                                       | п. 4.1 гл.4<br>ч.7 ТИ,<br>п.55<br>АП№108                          |  |  |  |  |  |
| 4.10 | процедуры перевозки опасных грузов с пассажирами на борту;                                                                                           | п. 1.1 гл.1<br>ч.8 ТИ,<br>п/п.6.4,57<br>АП№108                    |  |  |  |  |  |
| 4.11 | процедуры действия в аварийной обстановке при перевозке опасных грузов;                                                                              | п. 4.9 гл.4<br>ч.7 ТИ, .61-<br>63 АП№108                          |  |  |  |  |  |
| 4.12 | процедуры представления отчетности о происшествиях (инцидентах) с опасными грузами;                                                                  | п. 4.4, 4.6,<br>4.7 гл.4<br>ч.7 ТИ, гл.14<br>АП№108,<br>Рук. №228 |  |  |  |  |  |
| 4.13 | процедуры по действиям эксплуатанта ВС в отношении незадекларированных или неправильно задекларированных опасных грузов;                             | п. 4.5 гл. 4<br>ч.7 ТИ, гл.14<br>АП№108,<br>Рук. №228             |  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                |                                                                                                    |  |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                                                | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |  |  |
| 4.14                                                                                                       | процедуры для перевозки опасных грузов повышенной опасности;                                                                                                   | глава 5<br>ч.1 ТИ                                                                                  |  |  |  |  |  |
| 4.15                                                                                                       | условия перевозки и использования электронных устройств, содержащих литиевые батареи и запасные литиевые батареи к ним, используемые членами экипажа в полете; | п. 2.2 гл.2<br>ч.1 ТИ                                                                              |  |  |  |  |  |
| 5.                                                                                                         | Наличие и содержание Программы подготовки авиационного персонала по перевозке опасных грузов в РПП.                                                            | п.425 АП-100,<br>п.34 АП№108<br>п.4.2 ТИ,<br>п.2.3 ч. D приказа ДА №24                             |  |  |  |  |  |
| 6.                                                                                                         | Подготовка авиационного персонала по перевозке опасных грузов:                                                                                                 | п. 25 АП-100,<br>п.4.10, гл.4<br>ч.7 ТИ,<br>п.8 Правил № 62 МЧС                                    |  |  |  |  |  |
| 6.1.                                                                                                       | наличие сертификата (свидетельства) об обучении по правилам перевозки опасных грузов;                                                                          | п.4.2 гл.4<br>ч. 1ТИ,<br>п.425 АП№100                                                              |  |  |  |  |  |
| 6.2.                                                                                                       | наличие свидетельства о подготовке к перевозке опасных грузов, выданного Госпромнадзором;                                                                      | п.425 АП№100,<br>п.9 Правил № 62 МЧС                                                               |  |  |  |  |  |
| 6.3.                                                                                                       | соблюдение сроков прохождения КПК;                                                                                                                             | п/п 45.5 АП-96,<br>п.8 Правил № 62 МЧС                                                             |  |  |  |  |  |
| 6.4.                                                                                                       | наличие записи в летной книжке о прохождении обучения по перевозке опасных грузов;                                                                             | п. 2.9 Правил заполнения летной книжки                                                             |  |  |  |  |  |
| 6.5.                                                                                                       | ведение учета и хранение данных о подготовке и оценке персонала.                                                                                               | п.4.4 гл.4 ч.1 ТИ,<br>п.10 Правил № 62 МЧС                                                         |  |  |  |  |  |
| 7.                                                                                                         | Наличие действующей редакции Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284-AN/905).                                       | АП № 100<br>п. 424                                                                                 |  |  |  |  |  |
| 8.                                                                                                         | Наличие действующей                                                                                                                                            | ТИ п. 4.9 гл.                                                                                      |  |  |  |  |  |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                                                                                                                                                       |                                           |  |  |  |  |  |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|       | редакции Инструкции о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на ВС (Дос 9481-AN/928) или иного документа, содержащего аналогичную информацию, касающуюся опасных грузов на борту. | 4 ч.7                                     |  |  |  |  |  |
| 9.    | Наличие ВС, имеющих грузовые отсеки                                                                                                                                                                                                   | п.425<br>АП№100,<br>гл.8<br>АП№108        |  |  |  |  |  |
| 12.   | Наличие обязательного аварийного комплекта:                                                                                                                                                                                           | п.1.6 Дос 9481, п.67, 68 АП№108           |  |  |  |  |  |
| 12.1. | большие полиэтиленовые мешки;                                                                                                                                                                                                         |                                           |  |  |  |  |  |
| 12.2. | жгуты для завязки мешков;                                                                                                                                                                                                             |                                           |  |  |  |  |  |
| 12.3. | длинные резиновые перчатки.                                                                                                                                                                                                           |                                           |  |  |  |  |  |
| 12.4. | мешки для поврежденных устройств, содержащих литиевые батареи.                                                                                                                                                                        |                                           |  |  |  |  |  |
| 13.   | Наличие резервных знаков опасности                                                                                                                                                                                                    | п.2.7 гл.2 ч.7<br>ТИ,<br>п.40<br>АП№108   |  |  |  |  |  |
| 14.   | Наличие контрольного перечня приемки опасных грузов.                                                                                                                                                                                  | п.1.3 гл.1 ч.7<br>ТИ,<br>п.38<br>АП№108   |  |  |  |  |  |
| 15.   | Проведение периодических внутренних/внешних проверок.                                                                                                                                                                                 | п. 52<br>АП№108,<br>п.36 Рук.<br>№ 298    |  |  |  |  |  |
| 16.   | Порядок, полнота учета и хранения документов, касающихся перевозки опасных грузов.                                                                                                                                                    | п.4.11 гл. 4<br>ч.7 ТИ,<br>п.51<br>АП№108 |  |  |  |  |  |
| 17.   | Организация предоставления информации об опасных грузах пассажирам.                                                                                                                                                                   | Глава 5, 6 ч.<br>7 ТИ, п.57,<br>58 АП№108 |  |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



Проверку провел \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

Приложение 2  
к Дополнению 6

Инспекционный контрольный перечень  
проверки соответствия сертификационным требованиям заявителя, не  
имеющего специального разрешения на перевозку опасных грузов в  
качестве груза

Заявитель: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по  
авиации от «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Направление проверки: Перевозка опасных грузов (эксплуатанты ВС, не  
имеющие специального разрешения на перевозку опасных грузов в  
качестве груза)

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый<br>элемент, функция                                                                                | Ссылка на<br>руководящие<br>документы              | Подтверждение<br>(ссылка на<br>документы<br>эксплуатанта<br>ВС) | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия<br>по<br>Перечню |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------------------------------------|
|          |                                                                                                                |                                                    |                                                                 | Да                     | Нет | Неприменимо |                                          |
| 1.       | Наличие и<br>содержание<br>информации и<br>указаний по<br>перевозке опасных<br>грузов в РПП:                   | п.53 АП№108                                        |                                                                 |                        |     |             |                                          |
| 1.1.     | политика в области<br>опасных грузов;                                                                          | Доп.ТИ<br>п. 6.4.2 гл. 6<br>ч. S-7,<br>п.53 АП№108 |                                                                 |                        |     |             |                                          |
| 1.2.     | общее описание<br>программы<br>подготовки<br>авиационного<br>персонала по<br>опасным грузам;                   | ТИ п. 4.1.2<br>гл.4 ч.1,<br>п.53 АП№108            |                                                                 |                        |     |             |                                          |
| 1.3.     | процедуры,<br>позволяющие<br>персоналу<br>идентифицировать<br>грузовые места,<br>снабженные<br>маркировкой или | ТИ п. 4.2 гл.4<br>ч.7,<br>п.53 АП№108              |                                                                 |                        |     |             |                                          |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                     |                                  |  |  |  |  |  |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--|--|--|--|--|
|      | знаками опасности, предусмотренными для опасных грузов;                                                                             |                                  |  |  |  |  |  |
| 1.4. | процедуры, позволяющие персоналу идентифицировать грузовые места, которые могут содержать незадекларированные опасные грузы;        | ТИ гл. 5, 6 ч.7, п.53 АП№108     |  |  |  |  |  |
| 1.5. | процедуры, позволяющие персоналу отказывать в приемке грузов, не отвечающих требованиям правил перевозки опасных грузов;            | ТИ глава 1 ч.7, п.53 АП№108      |  |  |  |  |  |
| 1.6. | процедуры, касающиеся упаковывания запасных частей и материалов авиакомпаний, относящихся к категории опасных грузов;               | ТИ п. 2.2 гл. 2 ч.1, п.53 АП№108 |  |  |  |  |  |
| 1.7  | процедуры и условия перевозки и использования электронных устройств, содержащих литиевые батареи и запасные литиевые батареи к ним; | ТИ п. 2.2 гл.2 ч.1               |  |  |  |  |  |
| 1.8. | процедуры действия в аварийной обстановке при перевозке опасных грузов;                                                             | ТИ п. 4.9 гл.4 ч.7, п.53 АП№108  |  |  |  |  |  |
| 1.9. | процедуры                                                                                                                           | АП № 100 п. 138,                 |  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                          |                                                   |  |  |  |  |  |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
|      | представления отчетности о происшествиях (инцидентах) с опасными грузами;                                                | ТИ п. 4.4, п. 4.6, п. 4.7 гл.4 ч.7, п.53 АП№108   |  |  |  |  |  |
| 1.10 | процедуры по действиям эксплуатанта ВС в отношении незадекларированных или неправильно задекларированных опасных грузов; | ТИ п. 4.5 гл. 4 ч.7, п.53 АП№108                  |  |  |  |  |  |
| 1.11 | положения, касающиеся опасных грузов, перевозимых пассажирами или членами экипажа;                                       | ТИ п. 1.1 гл. 1 ч.8, п.53 АП№108                  |  |  |  |  |  |
| 2.   | Организация предоставления информации об опасных грузах пассажирам.                                                      | ТИ глава 5, 6 ч. 7, п.53 АП№108                   |  |  |  |  |  |
| 3.   | Подготовка авиационного персонала по перевозке опасных грузов:                                                           | АП № 100 п. 25, ТИ п. 4.10, гл.4 ч.7, п.53 АП№108 |  |  |  |  |  |
| 3.1. | наличие сертификата (свидетельства) об обучении по правилам перевозки опасных грузов;                                    | ТИ п. 4.2, гл.4, ч.1, п.8 Правил № 62 МЧС         |  |  |  |  |  |
| 3.2. | соблюдение сроков прохождения КПК;                                                                                       | п.8 Правил № 62 МЧС                               |  |  |  |  |  |
| 3.3. | наличие записи в летной книжке о прохождении обучения по перевозке опасных грузов;                                       | п.2.9 Правил ведения летных книжек                |  |  |  |  |  |
| 3.4. | ведение учета и хранение данных о                                                                                        | п.10 Правил № 62 МЧС,                             |  |  |  |  |  |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|  |                                   |                       |  |  |  |  |  |
|--|-----------------------------------|-----------------------|--|--|--|--|--|
|  | подготовке и<br>оценке персонала. | ТИ п. 4.4 гл.4<br>ч.1 |  |  |  |  |  |
|--|-----------------------------------|-----------------------|--|--|--|--|--|

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

Приложение 3  
к Дополнению 6

Инспекционный контрольный перечень  
рассмотрения руководства по организации перевозки опасных грузов

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                                                         | Ссылка на<br>руководящие<br>документы           | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия<br>по<br>Перечню |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|------------------------------------------|
|          |                                                                                                                                                      |                                                 | Да                     | Нет | Неприменимо |                                          |
| 1.       | Общие положения.                                                                                                                                     |                                                 |                        |     |             |                                          |
| 2.       | Наличие информации о специальном разрешении на перевозку опасных грузов.                                                                             | п.33 АП№108                                     |                        |     |             |                                          |
| 3.       | Процедуры допуска персонала к перевозке опасных грузов.                                                                                              | гл.4 ч. 1 ТИ                                    |                        |     |             |                                          |
| 4.       | Процедуры допуска ВС к перевозке опасных грузов.                                                                                                     | гл. 8 АП№108                                    |                        |     |             |                                          |
| 5.       | Процедуры приемки опасных грузов.                                                                                                                    | п 1.3 гл.1<br>ч.7 ТИ, п.37, 38<br>АП№108        |                        |     |             |                                          |
| 6.       | Процедуры обработки опасных грузов.                                                                                                                  | гл. 2 ч.7 ТИ,<br>п.88 АП№108                    |                        |     |             |                                          |
| 7.       | Процедуры хранения опасных грузов до перевозки.                                                                                                      | гл. 2<br>ч.7 ТИ,<br>п.45, 47, 48<br>АП№108      |                        |     |             |                                          |
| 8.       | Процедуры, касающиеся упаковывания запасных частей и материалов авиакомпании (СОМАТ), относящихся к категории опасных грузов.                        | п. 2.2 гл. 2 ч.1 ТИ,<br>п.10 АП№108             |                        |     |             |                                          |
| 9.       | Процедуры погрузки, контроля и обезвреживания опасных грузов.                                                                                        | п. 2.4 гл.2 ч.7 ТИ,<br>п.39-43<br>АП№108        |                        |     |             |                                          |
| 10.      | Процедуры, позволяющие персоналу идентифицировать грузовые места, снабженные маркировкой или знаками опасности, предусмотренными для опасных грузов. | п. 4.2 гл.4 ч.7 ТИ,<br>гл.4, п.59, 60<br>АП№108 |                        |     |             |                                          |
| 11.      | Процедуры, позволяющие персоналу                                                                                                                     | гл. 5, 6                                        |                        |     |             |                                          |

|     |                                                                                                                                  |                                                                |  |  |  |  |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|     | идентифицировать грузовые места, которые могут содержать незадекларированные опасные грузы.                                      | ч.7 ТИ,<br>п.35, 36<br>АП№108                                  |  |  |  |  |
| 12. | Процедуры, позволяющие персоналу отказывать в приемке опасных грузов, не отвечающих требованиям правил перевозки опасных грузов. | глава 1<br>ч.7 ТИ,<br>п.37 АП№108                              |  |  |  |  |
| 13. | Процедуры перевозки опасных грузов с пассажирами на борту.                                                                       | п. 1.1 гл.1<br>ч.8 ТИ, п/п.6.4,57<br>АП№108                    |  |  |  |  |
| 14. | Процедуры действия в аварийной обстановке при перевозке опасных грузов.                                                          | п. 4.9 гл.4<br>ч.7 ТИ, .61-63<br>АП№108                        |  |  |  |  |
| 15. | Процедуры представления отчетности о происшествиях (инцидентах) с опасными грузами.                                              | п. 4.4, 4.6, 4.7 гл.4<br>ч.7 ТИ, гл.14<br>АП№108, Рук.<br>№228 |  |  |  |  |
| 16. | Процедуры представления отчетности об обнаружении незадекларированных или неправильно задекларированных опасных грузов.          | п. 4.4, 4.6, 4.7 гл.4<br>ч.7 ТИ, гл.14<br>АП№108, Рук.<br>№228 |  |  |  |  |
| 17. | Процедуры для перевозки опасных грузов повышенной опасности                                                                      | глава 5<br>ч.1 ТИ                                              |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
 (должность, подпись, фамилия, инициалы, инспектора)

Ознакомлен \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 (должность, подпись, фамилия, инициалы, представителя заявителя)

Приложение 4  
к Дополнению 6

**Инспекционный контрольный перечень**  
**рассмотрения программы подготовки персонала по опасным грузам**  
 Наименование организации: \_\_\_\_\_

Наименование программы: \_\_\_\_\_

Период проверки: с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п                                       | Проверяемый элемент, функция                                      | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия по<br>Перечню |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|---------------------------------------|
|                                                |                                                                   | Да                     | Нет | Неприменимо |                                       |
| Общие требования к программе подготовки        |                                                                   |                        |     |             |                                       |
| 1.                                             | Цель программы подготовки.                                        |                        |     |             |                                       |
| 2.                                             | Соответствующие нормативные материалы.                            |                        |     |             |                                       |
| 3.                                             | Требования к методике обучения.                                   |                        |     |             |                                       |
| 4.                                             | Квалификационные требования к инструкторам.                       |                        |     |             |                                       |
| 5.                                             | Оценка эффективности подготовки.                                  |                        |     |             |                                       |
| 6.                                             | Учетные данные о подготовке.                                      |                        |     |             |                                       |
| Понимание основных положений об опасных грузах |                                                                   |                        |     |             |                                       |
| 7.                                             | Применимость положений об опасных грузах.                         |                        |     |             |                                       |
| 8.                                             | Понимание основных ограничений.                                   |                        |     |             |                                       |
| 9.                                             | Роли и обязанности.                                               |                        |     |             |                                       |
| 10.                                            | Классификация опасных грузов и упаковывание.                      |                        |     |             |                                       |
| 11.                                            | Понимание информации об опасности.                                |                        |     |             |                                       |
| 12.                                            | Порядок действий в аварийной обстановке.                          |                        |     |             |                                       |
| Классификация опасных грузов                   |                                                                   |                        |     |             |                                       |
| 13.                                            | Оценка веществ или изделий по классификационным критериям.        |                        |     |             |                                       |
| 14.                                            | Описание опасных грузов.                                          |                        |     |             |                                       |
| 15.                                            | Изучение специальных положений.                                   |                        |     |             |                                       |
| Подготовка опасных грузов к отправке           |                                                                   |                        |     |             |                                       |
| 16.                                            | Оценка вариантов упаковывания, включая ограничения по количеству. |                        |     |             |                                       |
| 17.                                            | Применение требований к упаковыванию.                             |                        |     |             |                                       |
| 18.                                            | Нанесение маркировки и знаков опасности.                          |                        |     |             |                                       |
| 19.                                            | Оценка возможности использования внешней упаковки.                |                        |     |             |                                       |
| 20.                                            | Подготовка документации.                                          |                        |     |             |                                       |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Обработка и приёмка груза                  |                                                                                           |  |  |  |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| 21.                                        | Изучение документации.                                                                    |  |  |  |
| 22.                                        | Проверка грузового места.                                                                 |  |  |  |
| 23.                                        | Процедура приёмки.                                                                        |  |  |  |
| 24.                                        | Обработка/приёмка груза, не относящегося к опасным грузам.                                |  |  |  |
| Обращение с грузом до погрузки             |                                                                                           |  |  |  |
| 25.                                        | Планирование загрузки                                                                     |  |  |  |
| 26.                                        | Подготовка грузовых мест к погрузке на воздушное судно.                                   |  |  |  |
| 27.                                        | Выпуск уведомления командиру воздушного судна (NOTOC).                                    |  |  |  |
| Приёмка багажа пассажиров и членов экипажа |                                                                                           |  |  |  |
| 28.                                        | Обработка багажа.                                                                         |  |  |  |
| 29.                                        | Приёмка багажа.                                                                           |  |  |  |
| Перевозка груза/багажа                     |                                                                                           |  |  |  |
| 30.                                        | Погрузка опасного груза на воздушное судно.                                               |  |  |  |
| 31.                                        | Слежение за опасными грузами до и в течение полета.                                       |  |  |  |
| 32.                                        | Разгрузка опасного груза из воздушного судна.                                             |  |  |  |
| Сбор данных, касающихся безопасности       |                                                                                           |  |  |  |
| 33.                                        | Отчёт о происшествии, связанном с опасными грузами.                                       |  |  |  |
| 34.                                        | Отчёт об инциденте, связанном с опасными грузами.                                         |  |  |  |
| 35.                                        | Сообщение о наличии незадекларированных или неправильно задекларированных опасных грузов. |  |  |  |
| 36.                                        | Отчёт о других событиях, связанных с опасными грузами.                                    |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы, инспектора)

Ознакомлен \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

Приложение 5  
к Дополнению 6  
Форма

## СПЕЦИАЛЬНОЕ РАЗРЕШЕНИЕ для назначенного оператора почтовой связи

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                              |                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|----------------------|
| <br><b>РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ</b><br><b>REPUBLIC OF BELARUS</b>                                                                                                                                                                                 |                                                              |                      |
| <b>ДЕПАРТАМЕНТ ПО АВИАЦИИ</b><br><b>МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ</b><br><b>РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ</b><br><b>DEPARTMENT OF AVIATION</b><br><b>OF MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS</b><br><b>OF THE REPUBLIC OF BELARUS</b>                                                                                      |                                                              |                      |
| Адрес: _____<br>Address: _____<br>Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____<br>Telephone: _____ Fax: _____ E-mail: _____                                                                                                                                                                                                       |                                                              |                      |
| <b>СПЕЦИАЛЬНОЕ РАЗРЕШЕНИЕ № _____</b><br><b>ДЛЯ НАЗНАЧЕННОГО ОПЕРАТОРА ПОЧТОВОЙ СВЯЗИ</b><br><b>SPECIFIC APPROVAL</b><br><b>FOR DESIGNATED POSTAL OPERATOR</b>                                                                                                                                                                |                                                              |                      |
| Наименование оператора почтовой связи _____<br>Name of the postal operator _____<br>Адрес _____<br>Address: _____<br>Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____<br>Telephone: _____ Fax: _____ E-mail: _____                                                                                                                    |                                                              |                      |
| Настоящим удостоверяется, что _____ разрешается<br>принимать в качестве почтового отправления, предназначенного для перевозки на воздушных<br>судах, опасные грузы, указанные ниже:<br>It is hereby certified that _____ is permitted to accept as a mail<br>shipping as transportation of Dangerous goods by air, as follow: |                                                              |                      |
| Номер по<br>списку ООН<br>UN №                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Надлежащее отгрузочное наименование<br>Proper shipping names | Замечания<br>Remarks |
| Дата выдачи<br>Date of issue                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Подпись<br>Signature<br><br>Должность<br>Title               |                      |

Приложение 6  
к Дополнению 6

Инспекционный контрольный перечень  
проведения инспекционной проверки эксплуатанта ВС, имеющего  
специальное разрешение на перевозку опасных грузов, в процессе  
контроля

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании приказа Департамента по авиации от «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

Направление проверки: Перевозка опасных грузов.

Период проверки с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                                                                                                            | Ссылка на<br>руководящие<br>документы             | Статус<br>соответствия |     |             | Номер<br>несоответствия по<br>Перечню |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------|-----|-------------|---------------------------------------|
|          |                                                                                                                                                                                                         |                                                   | Да                     | Нет | Неприменимо |                                       |
| 1.       | Разрешения (утверждения) или освобождения, касающиеся опасных грузов (наличие и правильность)                                                                                                           | п.424<br>АП № 100<br>п. 12, 33<br>АП № 108        |                        |     |             |                                       |
| 2.       | Информация об опасных грузах, содержащаяся в РПП, прочих руководствах                                                                                                                                   | ТИ 7; 4.2<br>п/п 24.1 ч. А<br>Рук. № 24           |                        |     |             |                                       |
| 3.       | Предоставление соответствующих руководств личному составу, занятому перевозкой опасных грузов и производством полетов                                                                                   | ТИ 7; 4.2<br>п.425<br>АП № 100<br>п.60 АП №108    |                        |     |             |                                       |
| 4.       | Предоставление информации агентам по обработке опасных грузов                                                                                                                                           | ТИ 7; 4.2<br>п.60 АП №108                         |                        |     |             |                                       |
| 5.       | Обновленные справочные издания по опасным грузам (ИКАО, ИАТА)                                                                                                                                           | ТИ 1; 1.5                                         |                        |     |             |                                       |
| 6.       | Процедуры погрузки и размещения средств медицинской помощи больному и предоставление соответствующей информации агентам по обработке грузов                                                             | ТИ 1; 1.1.5.1 а),<br>1;1.1.5.2-1.1.5.4,<br>7; 4.2 |                        |     |             |                                       |
| 7.       | Соответствие требованиям к грузопассажирским ВС, на которых отсек на основной палубе не является отсеком В (освобождение, разрешение или запрет), предоставление информации агентам по обработке грузов | ТИ 7; 2.1                                         |                        |     |             |                                       |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                          |  |  |  |  |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--|--|--|--|
| 8.  | Процедуры уведомления командиром ВС органов ОВД в случае возникновения аварийной обстановки в полете                                                                                                                                                                   | ТИ 7; 4.3<br>п.61 АП № 108               |  |  |  |  |
| 9.  | Информация о порядке действий в аварийной обстановке на борту ВС                                                                                                                                                                                                       | ТИ 7; 4.9<br>п.61 АП № 108               |  |  |  |  |
| 10. | Процедуры предоставления информации об авиационных происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами, а также незадекларированных (неправильно задекларированных) опасных грузах. Процедуры взаимодействия между эксплуатантом ВС и агентом по обработке грузов | ТИ 7; 4.4- 4.6<br>п.107, 108<br>АП № 108 |  |  |  |  |
| 11. | Процедуры немедленного уведомления компетентного органа об опасных грузах на борту ВС в случае АП или АИ                                                                                                                                                               | ТИ 7; 4.7<br>п.62, 63<br>АП № 108        |  |  |  |  |
| 12. | Соответствие требований в отношении обучения летного состава                                                                                                                                                                                                           | ТИ 1; 4.1.2<br>п.8 Правил<br>№ 62        |  |  |  |  |
| 13. | Соответствие требований в отношении подготовки кабинного экипажа (включая обучение действиям в аварийной обстановке)                                                                                                                                                   | ТИ 1; 4.1.2<br>п.8 Правил<br>№ 62        |  |  |  |  |
| 14. | Соответствие требований в отношении обучения наземного персонала (включая обучение действиям в аварийной обстановке)                                                                                                                                                   | ТИ 1; 4.1.2<br>п.8 Правил<br>№ 62        |  |  |  |  |
| 15. | Ведение учета прохождения обучения в области обращения с опасными грузами                                                                                                                                                                                              | ТИ 1; 4.2.5<br>п.10 Правил<br>№ 62       |  |  |  |  |
| 16. | Соответствие обучения наземного персонала                                                                                                                                                                                                                              | ТИ 1; 4.2.3<br>п.8 АП № 108              |  |  |  |  |
| 17. | Соответствие подготовки летного (кабинного экипажа)                                                                                                                                                                                                                    | ТИ 1; 4.2.3 п.8<br>АП № 108              |  |  |  |  |
| 18. | Обучение персонала эксплуатанта ВС, занимающегося досмотром (груза и пассажиров) в целях обеспечения авиационной безопасности                                                                                                                                          | ТИ 1; 4.1.1<br>п.8 АП № 108              |  |  |  |  |
| 19. | Осведомленность персонала, занимающегося техническим обслуживанием, о требованиях в отношении запасных частей или неработоспособных изделий                                                                                                                            | ТИ 1; 2.2.2-<br>2.2.4<br>п.10 АП № 108   |  |  |  |  |
| 20. | Предоставление информации (указаний) в отношении опасных грузов и пассажиров персоналу,                                                                                                                                                                                | ТИ 7; 4.2<br>7; 6.1<br>п.57 АП № 108     |  |  |  |  |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                                                                                                                              |                                             |  |  |  |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--|--|--|
|     | занятому обслуживанием пассажиров                                                                                                                                                                                            |                                             |  |  |  |
| 21. | Меры, обеспечивающие предоставление информации об опасных грузах в авиабилете пассажира (вместе с ним)                                                                                                                       | ТИ 7; 5.1<br>п.57 АП № 108                  |  |  |  |
| 22. | Процедуры обращения с пассажирами, везущими запрещенные опасные грузы, и предоставление соответствующей информации об этих случаях (включая взаимодействие с сотрудниками САБ)                                               | ТИ 7; 4.5<br>п/п 6.4<br>АП № 108            |  |  |  |
| 23. | Предложения, касающиеся опасных грузов в пункте приемки груза                                                                                                                                                                | ТИ 7; 4.8<br>п. 58<br>АП № 108              |  |  |  |
| 24. | Предупреждения об опасных грузах в местах продажи авиабилетов, пунктах регистрации, местах посадки пассажиров на борт (включая меры, обеспечивающие предоставление таких предупреждений агентами по обслуживанию пассажиров) | ТИ 7; 5.1<br>п.57 АП № 108                  |  |  |  |
| 25. | Соответствие контрольных перечней приемки и их использование                                                                                                                                                                 | ТИ 7; 1.3<br>п.38 АП № 108                  |  |  |  |
| 26. | Сохранение форм контрольных перечней приемки, документов перевозки опасных грузов (декларации грузоотправителя) и NOTOC                                                                                                      | ТИ 7; 4.11<br>п.51 АП № 108                 |  |  |  |
| 27. | Процедуры обработки грузовых мест, содержащих опасные грузы (включая вещества категорий 4.1 и 5.2)                                                                                                                           | ТИ 7; 2.3,<br>7; 2.13-2.14<br>п.34 АП № 108 |  |  |  |
| 28. | Процедуры подготовки и сборки поддонов, а также средств пакетирования грузов (ULD) в части раздельного размещения и разделения опасных грузов                                                                                | ТИ 7; 2.2,<br>7; 2.8,<br>7; 2.10            |  |  |  |
| 29. | Маркировка и нанесение знаков на средства пакетирования грузов (ULD)                                                                                                                                                         | ТИ 7; 2.8                                   |  |  |  |
| 30. | Проверка на выявление повреждений или утечки непосредственно перед погрузкой и сразу после разгрузки                                                                                                                         | ТИ 7; 3.1<br>п. 37 АП № 108                 |  |  |  |
| 31. | Процедуры удаления поврежденных или протекающих грузовых мест из ВС, проверка ВС на предмет загрязнения и очистка его от загрязнения                                                                                         | ТИ 7; 3.1-3.2<br>п.43-46<br>АП № 108        |  |  |  |
| 32. | Процедуры погрузки и размещение кресел-каталок, предназначенных для пассажиров (включая уведомление                                                                                                                          | ТИ табл.8-1, 5),<br>6), 7)                  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                                               |                                  |  |  |  |  |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--|--|--|--|
|     | командиру ВС)                                                                                                                 |                                  |  |  |  |  |
| 33. | Правильная погрузка опасных грузов (включая раздельное размещение, закрепление и удобство доступа)                            | ТИ 7; 2<br>п.47 - 50<br>АП № 108 |  |  |  |  |
| 34. | Заполнение NOTOC и предоставление его летному экипажу (включая подписание формы)                                              | ТИ 7; 4.1<br>п.55 АП № 108       |  |  |  |  |
| 35. | Доступность NOTOC (или указанной в ней информации) на земле в пунктах вылета и запланированной посадки, а также в ходе полета | ТИ 7; 4.1.8<br>п.55 АП № 108     |  |  |  |  |

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на \_\_\_\_\_ листах

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы, члена сертификационной комиссии)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя эксплуатанта ВС)



Приложение 7  
к Дополнению 6

Инспекционный контрольный перечень  
проведения инспекционной проверки партий опасных грузов

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_  
 Проверка \_\_\_\_\_ проводилась \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_ основании:

Направление проверки: \_\_\_\_\_  
 Дата \_\_\_\_\_ проверки:

| № п/п                      | Проверяемый элемент, функция                                                                          | Статус соответствия |     |             | Примечание |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----|-------------|------------|
|                            |                                                                                                       | Да                  | Нет | Неприменимо |            |
| 1. Упаковка опасных грузов |                                                                                                       |                     |     |             |            |
| 1.1.                       | Маркировка                                                                                            |                     |     |             |            |
| 1.1.1.                     | Надлежащее отгрузочное наименование, включая техническое наименование (если требуется) и номер ООН/ID |                     |     |             |            |
| 1.1.2.                     | Наименование и адрес грузоотправителя                                                                 |                     |     |             |            |
| 1.1.3.                     | Наименование и адрес грузополучателя                                                                  |                     |     |             |            |
| 1.1.4.                     | Количество NETTO (NET QUANTITY) или масса БРУТТО (GROSS WEIGHT)                                       |                     |     |             |            |
| 1.1.5.                     | Имя и номер ТЛФ ответственного лица (для подкласса 6.2 «Инфекционные вещества»)                       |                     |     |             |            |
| 1.1.6.                     | Взрывчатые вещества – дополнительное описание наименования, вес нетто и брутто                        |                     |     |             |            |
| 1.1.7.                     | Охлажденные жидкие газы класса 2 – указание на:                                                       |                     |     |             |            |
| 1.1.7.1.                   | знак «Ориентация грузового места» на двух противоположных сторонах упаковки                           |                     |     |             |            |
| 1.1.7.2.                   | слова «Держать вертикально» (KEEP UPRIGHT)                                                            |                     |     |             |            |
| 1.1.7.3.                   | маркировка «НЕ БРОСАТЬ – ОСТОРОЖНО» (DO NOT DROP – HANDLE WITH CARE)                                  |                     |     |             |            |
| 1.1.8.                     | Сухой лёд (Двуокись углерода, твердая) – знак с массой нетто в каждом грузовом месте                  |                     |     |             |            |
| 1.1.9.                     | Знак «Ограниченное количество» «Y»                                                                    |                     |     |             |            |
| 1.1.10.                    | Знак для упаковки в освобожденном количестве «E»                                                      |                     |     |             |            |
| 1.1.11.                    | Надпись «БИОЛОГИЧЕСКОЕ ВЕЩЕСТВО.                                                                      |                     |     |             |            |

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|          |                                                                                                                                                 |  |  |  |  |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|          | КАТЕГОРИЯ В» и знак UN3373, если используется инструкция по упаковыванию 650                                                                    |  |  |  |  |
| 1.1.12.  | Предохранительный упаковочный комплект, слово «Предохранительный» (SALVAGE)                                                                     |  |  |  |  |
| 1.2.     | <b>Маркировка упаковочных комплектов:</b>                                                                                                       |  |  |  |  |
| 1.2.1.   | код типа упаковочного комплекта                                                                                                                 |  |  |  |  |
| 1.2.2.   | код группы упаковывания для содержимого (X, Y или Z)                                                                                            |  |  |  |  |
| 1.2.3.   | максимальный вес брутто (смешанные пакеты)                                                                                                      |  |  |  |  |
| 1.2.4.   | легитимность маркировки, если можно проверить                                                                                                   |  |  |  |  |
| 1.3.     | <b>Маркировка радиоактивных материалов:</b>                                                                                                     |  |  |  |  |
| 1.3.1.   | Надлежащее отгрузочное наименование, включая техническое наименование (если требуется) и номер ООН                                              |  |  |  |  |
| 1.3.2.   | Наименование и адрес грузоотправителя                                                                                                           |  |  |  |  |
| 1.3.3.   | Наименование и адрес грузополучателя                                                                                                            |  |  |  |  |
| 1.3.4.   | Разрешенная масса БРУТТО, если масса упаковки превышает 50 кг                                                                                   |  |  |  |  |
| 1.3.5.   | Дополнительная маркировка, если используется сухой лед в качестве хладагента                                                                    |  |  |  |  |
| 1.3.6.   | Освобожденная упаковка (надлежащее отгрузочное наименование не требуется)                                                                       |  |  |  |  |
| 1.3.7.   | Промышленная упаковка:                                                                                                                          |  |  |  |  |
| 1.3.7.1. | Текст, указывающий тип упаковки (ТИП IP-1 (TYPE IP-1) и т.д.)                                                                                   |  |  |  |  |
| 1.3.7.2. | Международный регистрационный код страны производителя (VRI) (Тип-2, Тип-3 или Тип А)                                                           |  |  |  |  |
| 1.3.7.3. | Название производителя упаковки или другая идентификационная отметка компетентного органа (Тип-2, Тип-3, Тип А, тип В (U), тип В (M) или тип С) |  |  |  |  |
| 1.3.7.4. | Наличие пломбы или стикера (Тип А)                                                                                                              |  |  |  |  |
| 1.3.7.5. | Серийный номер (тип В (U), тип В (M), или тип С)                                                                                                |  |  |  |  |
| 1.3.7.6. | Символ радиоактивности (Тип В (U), тип В (M) и тип С), нанесенный методом чеканки или штамповки                                                 |  |  |  |  |
| 1.4.     | <b>Внешняя упаковка (OVERPACK):</b>                                                                                                             |  |  |  |  |
| 1.4.1.   | маркировка упаковок на видной стороне для каждого опасного груза                                                                                |  |  |  |  |
| 1.4.2.   | для маркировки ООН или Типа А, В или С, указание: «Внешняя упаковка» (OVERPACK):                                                                |  |  |  |  |
| 1.5.     | <b>Нанесение знаков опасности и обработки</b>                                                                                                   |  |  |  |  |
| 1.5.1    | Знаки опасности:                                                                                                                                |  |  |  |  |
| 1.5.1.1. | соответствуют содержанию                                                                                                                        |  |  |  |  |
| 1.5.1.2. | правильная спецификация                                                                                                                         |  |  |  |  |
| 1.5.1.3. | наличие основной (дополнительной) опасностей                                                                                                    |  |  |  |  |
| 1.5.1.4. | «Грузовой самолёт только»                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 1.5.1.5. | «Криогенная жидкость»                                                                                                                           |  |  |  |  |
| 1.5.1.6. | «Намагниченный материал»                                                                                                                        |  |  |  |  |
| 1.5.1.7. | «Держать вдали от источников тепла»                                                                                                             |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|              |                                                                                                                     |  |  |  |  |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| 1.5.1.8.     | «Вещество, представляющее опасность для окружающей среды»                                                           |  |  |  |  |
| 1.5.1.9.     | «Литиевая батарея»                                                                                                  |  |  |  |  |
| 1.6.         | Знак «Радиоактивный материал»:                                                                                      |  |  |  |  |
| 1.6.1.       | содержимое                                                                                                          |  |  |  |  |
| 1.6.2.       | активность                                                                                                          |  |  |  |  |
| 1.6.3.       | транспортный индекс (Категория II и III)                                                                            |  |  |  |  |
| 1.6.4.       | две этикетки на противоположной стороне                                                                             |  |  |  |  |
| 1.6.5.       | Знак «Делящийся радиоактивный материал»:                                                                            |  |  |  |  |
| 1.6.6.       | текст «Делящийся» (FISSILE)                                                                                         |  |  |  |  |
| 1.6.7.       | индекс безопасности по критичности                                                                                  |  |  |  |  |
| 1.6.8.       | «Радиоактивный материал, освобождённая упаковка»                                                                    |  |  |  |  |
| 1.7.         | Состояние упаковки                                                                                                  |  |  |  |  |
| 2. Документы |                                                                                                                     |  |  |  |  |
| 2.1.         | <b>Декларация грузоотправителя об опасных грузах</b>                                                                |  |  |  |  |
| 2.1.1.       | Пронумерована если более одной страницы                                                                             |  |  |  |  |
| 2.1.2.       | Наименование и адрес грузоотправителя                                                                               |  |  |  |  |
| 2.1.3.       | Наименование и адрес грузополучателя                                                                                |  |  |  |  |
| 2.1.4.       | Номер авиагрузовой накладной                                                                                        |  |  |  |  |
| 2.1.5.       | Заявление «Пассажирское и CAO» или «CAO»                                                                            |  |  |  |  |
| 2.1.6.       | Порядок заполнения:                                                                                                 |  |  |  |  |
| 2.1.6.1.     | номер ООН/ID                                                                                                        |  |  |  |  |
| 2.1.6.2.     | Надлежащее отгрузочное наименование                                                                                 |  |  |  |  |
| 2.1.6.3.     | Класс или категория основной и дополнительной опасности (в скобках)                                                 |  |  |  |  |
| 2.1.6.4.     | Группа упаковывания                                                                                                 |  |  |  |  |
| 2.1.7.       | Количество и тип грузовых мест и количество опасного вещества:                                                      |  |  |  |  |
| 2.1.7.1.     | Количество грузовых мест                                                                                            |  |  |  |  |
| 2.1.7.2.     | Количество НЕТТО (БРУТТО для ограниченного количества) для каждого грузового места                                  |  |  |  |  |
| 2.1.7.3.     | слова «использована внешняя упаковка» (Overpack used)                                                               |  |  |  |  |
| 2.1.8.       | Упаковывание в один внешний упаковочный комплект:                                                                   |  |  |  |  |
| 2.1.8.1.     | Слова «все упаковано в одно» (All Packed in one)                                                                    |  |  |  |  |
| 2.1.8.2.     | Значение «Q» (не превышает 1,0)                                                                                     |  |  |  |  |
| 2.1.8.3.     | Требования по сегрегации соблюдены                                                                                  |  |  |  |  |
| 2.1.8.4.     | самореактивные вещества подкласс 4.1 и 5.2, значит, что пакет должен быть защищён от прямых солнечных лучей и тепла |  |  |  |  |
| 2.1.9.       | Номер инструкции по упаковыванию                                                                                    |  |  |  |  |
| 2.1.10.      | Номер особо оговоренного условия (специального положения, разрешения, утверждения или освобождения)                 |  |  |  |  |
| 2.1.11.      | Дополнительная информация по обработке опасного груза                                                               |  |  |  |  |
| 2.1.12.      | имя контактного лица и номер телефона (для инфекционного вещества)                                                  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                    |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                                                                                                                   | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |
| 2.1.13.                                                                                                    | Заверенное заявление, что грузы должным образом упакованы, маркированы и снабжены знаками в соответствии с действующими правилами. Соблюдены все требования, действующие на воздушном транспорте. |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.14.                                                                                                    | Имя, фамилия, подпись лица, заполнившего декларацию, место и дата                                                                                                                                 |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.15.                                                                                                    | <b>Радиоактивные материалы:</b>                                                                                                                                                                   |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.15.1.                                                                                                  | "Радиоактивные материалы", если нет названия                                                                                                                                                      |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.15.2.                                                                                                  | Название или символ радионуклида (ов)                                                                                                                                                             |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.15.3.                                                                                                  | Описание физической или химической формы или специальной формы, если нет названия                                                                                                                 |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.15.4.                                                                                                  | Общая активность для материалов LSA-II, LSA-III, SCO-I и SCO-II                                                                                                                                   |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.15.5.                                                                                                  | Категория радиоактивного вещества                                                                                                                                                                 |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.15.6.                                                                                                  | Транспортный индекс (ы) (категория II и III)                                                                                                                                                      |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.15.7.                                                                                                  | Индекс безопасности по критичности (для делящегося материала, кроме освобожденного делящегося)                                                                                                    |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.15.8.                                                                                                  | Размеры упаковки (категории II и III)                                                                                                                                                             |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.15.9.                                                                                                  | Сертификаты на утверждение конструкции упаковки и на перевозку (т.е. специальная форма, тип B, C)                                                                                                 |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.1.15.10.                                                                                                 | Дополнительные требования к погрузке, укладке, перевозке (при необходимости)                                                                                                                      |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.2.                                                                                                       | <b>Авианакладная</b>                                                                                                                                                                              |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.2.1                                                                                                      | Заявление относительно приложенной «Декларации грузоотправителя»                                                                                                                                  |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.2.2                                                                                                      | Заявление «Только грузовое воздушное судно»                                                                                                                                                       |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.3.                                                                                                       | <b>Освобождения, разрешения (особое одобрение)</b>                                                                                                                                                |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.3.1.                                                                                                     | Копия прикреплённого документа (освобождение или разрешение)                                                                                                                                      |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.3.2.                                                                                                     | Соблюдение условий освобождения (разрешения)                                                                                                                                                      |                                                                                                    |  |  |  |
| <b>3. Контрольный перечень приемки (чек-лист)</b>                                                          |                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                    |  |  |  |
| 3.1.                                                                                                       | Наличие контрольного перечня приемки                                                                                                                                                              |                                                                                                    |  |  |  |
| 3.2.                                                                                                       | Заполнение контрольного перечня приемки в соответствии с установленными требованиями                                                                                                              |                                                                                                    |  |  |  |
| 3.3.                                                                                                       | Отметка об идентификации лица, которое осуществило приемку опасного груза.                                                                                                                        |                                                                                                    |  |  |  |
| <b>4. Уведомление командира воздушного судна (NOTOC)</b>                                                   |                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.1.                                                                                                       | Наличие уведомления (2 экземпляра)                                                                                                                                                                |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.2.                                                                                                       | Информация в уведомлении:                                                                                                                                                                         |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.2.1.                                                                                                     | Дата выполнения полета                                                                                                                                                                            |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.2.2.                                                                                                     | Номер авианакладной                                                                                                                                                                               |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.2.3.                                                                                                     | Надлежащее отгрузочное наименование и номер ООН/ID                                                                                                                                                |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.2.4.                                                                                                     | Класс или подкласс, дополнительная опасность и группа совместимости для класса 1                                                                                                                  |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.2.5.                                                                                                     | Группа упаковывания, количество грузовых мест и их точное место расположения после погрузки                                                                                                       |                                                                                                    |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                              |                                                                                                                         |  |  |  |  |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| 4.2.6.                       | Количество НЕТТО (БРУТТО) масса                                                                                         |  |  |  |  |
| 4.2.7.                       | Информация «Грузовой самолёт только»                                                                                    |  |  |  |  |
| 4.2.8.                       | Пункт разгрузки                                                                                                         |  |  |  |  |
| 4.2.9.                       | Категория и транспортный индекс – радиоактивные материалы                                                               |  |  |  |  |
| 4.2.10.                      | указание на освобождение государства                                                                                    |  |  |  |  |
| 4.2.11.                      | Код практического действия при аварийных ситуациях с опасными грузами                                                   |  |  |  |  |
| 4.2.12.                      | Номер телефона, по которому можно получить аналогичную информацию об опасных грузах на борту ВС                         |  |  |  |  |
| 4.2.13.                      | Подпись лица, ответственного за загрузку (подтверждение о том, что груз загружен на борт ВС в соответствующей упаковке) |  |  |  |  |
| 4.2.14.                      | Подпись командира ВС                                                                                                    |  |  |  |  |
| <b>5. Обучение персонала</b> |                                                                                                                         |  |  |  |  |
| 5.1.                         | Достаточность квалифицированного персонала для исполнения служебных обязанностей по приемке грузов                      |  |  |  |  |
| 5.2.                         | Подготовка персонала в области опасных грузов:                                                                          |  |  |  |  |
| 5.2.1.                       | наличие сертификата (свидетельства) об обучении по правилам перевозки ОГ;                                               |  |  |  |  |
| 5.2.2.                       | наличие свидетельства о подготовке к перевозке ОГ, выданного Госпромконтролем;                                          |  |  |  |  |
| 5.2.3.                       | соблюдение сроков прохождения КПК;                                                                                      |  |  |  |  |
| 5.3.                         | ведение учета и хранение данных о подготовке и оценке персонала.                                                        |  |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы инспектора)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя эксплуатанта ВС)



## Инспекционный контрольный перечень проведения инспекционной проверки ВС на перроне

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_  
 Проверка \_\_\_\_\_ проводилась \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_ основании: \_\_\_\_\_

Направление проверки: \_\_\_\_\_  
 Дата \_\_\_\_\_ проверки: \_\_\_\_\_

| № п/п                 | Проверяемый элемент, функция                                                                    | Статус соответствия |     |             | Примечание |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----|-------------|------------|
|                       |                                                                                                 | Да                  | Нет | Неприменимо |            |
| 1. Состояние упаковки |                                                                                                 |                     |     |             |            |
| 1.1.                  | Нормальное состояние упаковки без повреждений и утечки                                          |                     |     |             |            |
| 2. NOTOC              |                                                                                                 |                     |     |             |            |
| 2.1.                  | Наличие уведомления (2 экземпляра)                                                              |                     |     |             |            |
| 2.2.                  | Информация в уведомлении:                                                                       |                     |     |             |            |
| 2.2.1.                | Дата выполнения полета                                                                          |                     |     |             |            |
| 2.2.2.                | Номер авианакладной                                                                             |                     |     |             |            |
| 2.2.3.                | Надлежащее отгрузочное наименование и номер ООН/ID                                              |                     |     |             |            |
| 2.2.4.                | Класс или подкласс, дополнительная опасность и группа совместимости для класса 1                |                     |     |             |            |
| 2.2.5.                | Группа упаковывания, количество грузовых мест и их точное место расположения после погрузки     |                     |     |             |            |
| 2.2.6.                | Количество НЕТТО (БРУТТО) масса                                                                 |                     |     |             |            |
| 2.2.7.                | Информация «Грузовой самолёт только»                                                            |                     |     |             |            |
| 2.2.8.                | Пункт разгрузки                                                                                 |                     |     |             |            |
| 2.2.9.                | Категория и транспортный индекс – радиоактивные материалы                                       |                     |     |             |            |
| 2.2.10.               | указание на освобождение государства                                                            |                     |     |             |            |
| 2.2.11.               | Код практического действия при аварийных ситуациях с опасными грузами                           |                     |     |             |            |
| 2.2.12.               | Номер телефона, по которому можно получить аналогичную информацию об опасных грузах на борту ВС |                     |     |             |            |
| 2.2.13.               | Подпись лица, ответственного за загрузку                                                        |                     |     |             |            |

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                   |                                                                                                                                     |  |  |  |  |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|                                   | (подтверждение о том, что груз загружен на борт ВС в соответствующей упаковке)                                                      |  |  |  |  |
| 2.2.14.                           | Подпись командира ВС                                                                                                                |  |  |  |  |
| <b>3. Погрузка и безопасность</b> |                                                                                                                                     |  |  |  |  |
| <b>3.1</b>                        | <b>Все ВС</b>                                                                                                                       |  |  |  |  |
| 3.1.1.                            | Погрузка жидких опасных грузов (закрывающие устройства направлены вверх)                                                            |  |  |  |  |
| 3.1.2.                            | Соблюдение требований по раздельному размещению опасных грузов                                                                      |  |  |  |  |
| 3.1.3.                            | Токсичные и инфекционные вещества размещены отдельно от животных или пищевых продуктов                                              |  |  |  |  |
| 3.1.4.                            | Самореагирующие вещества (подклас 4.1 и 5.2) защищены от солнечных лучей и источников тепла, размещены в хорошо вентилируемом месте |  |  |  |  |
| 3.1.5.                            | Соблюдение требований к погрузке и размещению намагниченных материалов                                                              |  |  |  |  |
| 3.1.6.                            | Соблюдение требований к погрузке и размещению сухого льда                                                                           |  |  |  |  |
| 3.1.7.                            | Соблюдение требований к погрузке и размещению живых животных совместно с опасными грузами                                           |  |  |  |  |
| 3.1.8.                            | Соблюдение требований к погрузке и размещению кресел-каталок                                                                        |  |  |  |  |
| 3.1.9.                            | Наличие на борту ВС резервных знаков опасности, аварийного комплекта                                                                |  |  |  |  |
| 3.1.4.                            | <b>Радиоактивные материалы:</b>                                                                                                     |  |  |  |  |
|                                   | Отдельное размещение от людей, фотопленок и животных (категории II и III)                                                           |  |  |  |  |
| 3.2.                              | <b>Средства пакетирования (ULD):</b>                                                                                                |  |  |  |  |
| 3.2.1.                            | Соблюдение требований по раздельному размещению опасных грузов                                                                      |  |  |  |  |
| 3.2.2.                            | Правильная загрузка жидкостей                                                                                                       |  |  |  |  |
| 3.2.3.                            | Грузы защищены от перемещения                                                                                                       |  |  |  |  |
| 3.2.4.                            | Знаки опасности видны или использован опознавательный ярлык                                                                         |  |  |  |  |
| 3.2.5.                            | Знак «CAO» виден или указан на опознавательном ярлыке                                                                               |  |  |  |  |
| 3.2.6.                            | Соблюдение требований к опознавательному ярлыку (штриховка красного цвета на обеих сторонах, размер 148 x 210 мм)                   |  |  |  |  |
| 3.2.7.                            | Включение информации о погрузке в уведомление для командира                                                                         |  |  |  |  |
| 3.3.                              | <b>Пассажирское и грузовое ВС</b>                                                                                                   |  |  |  |  |
| 3.3.1.                            | Отсутствие опасных грузов в пассажирском салоне и кабине экипажа, за исключением разрешенных                                        |  |  |  |  |
| 3.3.2.                            | Опасный груз для перевозки «только на грузовом ВС» отсутствует                                                                      |  |  |  |  |
| 3.3.3.                            | Опасный груз в грузовом отсеке главной палубы, если отсек не отвечает сертификационным требованиям класса «В» и «С», отсутствует    |  |  |  |  |
| 3.4.                              | <b>Грузовое ВС</b>                                                                                                                  |  |  |  |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                       |                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| 3.4.1.                                | Возможность доступа к опасным грузам в полете при возникновении аварийной ситуации                                                                                                                               |  |  |  |  |
| <b>4. Освобождения или разрешения</b> |                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 4.1.                                  | Копия прикрепленного документа (освобождение или разрешение)                                                                                                                                                     |  |  |  |  |
| 4.2.                                  | Соблюдение условий освобождения (разрешения)                                                                                                                                                                     |  |  |  |  |
| <b>5. Документы и информация</b>      |                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 5.1.                                  | Наличие на борту ВС:                                                                                                                                                                                             |  |  |  |  |
| 5.1.1.                                | Эксплуатационных спецификаций (опасные грузы)                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 5.1.2.                                | РПП с информацией о перевозке опасных грузов                                                                                                                                                                     |  |  |  |  |
| 5.1.3.                                | Руководства по организации перевозки опасных грузов                                                                                                                                                              |  |  |  |  |
| 5.1.4.                                | Информации о порядке действия в аварийной обстановке (или Doc 9481)                                                                                                                                              |  |  |  |  |
| 5.1.5.                                | Авиагрузовая накладная                                                                                                                                                                                           |  |  |  |  |
| 5.1.6.                                | Декларация грузоотправителя об опасных грузах                                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 5.1.7.                                | Перечень приемки опасных грузов экипажем (если предусмотрено)                                                                                                                                                    |  |  |  |  |
| 5.2                                   | Информация командиру ВС о количестве и месте расположения средств передвижения с установленными в них батареями, снятых и запасных батарей, ртутного барометра, баллонов с газообразным кислородом или воздухом. |  |  |  |  |
| <b>6. Обучение персонала</b>          |                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  |  |
| 6.1.                                  | Достаточность квалифицированного персонала для исполнения служебных обязанностей по перевозке опасных грузов                                                                                                     |  |  |  |  |
| 6.2.                                  | Подготовка персонала в области опасных грузов:                                                                                                                                                                   |  |  |  |  |
| 6.2.1.                                | наличие сертификата (свидетельства) об обучении по правилам перевозки ОГ;                                                                                                                                        |  |  |  |  |
| 6.2.2.                                | наличие свидетельства о подготовке к перевозке ОГ, выданного Госпромконтролем;                                                                                                                                   |  |  |  |  |
| 6.2.3.                                | соблюдение сроков прохождения КПК;                                                                                                                                                                               |  |  |  |  |
| 6.3.                                  | ведение учета и хранение данных о подготовке и оценке персонала.                                                                                                                                                 |  |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы инспектора)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя эксплуатанта ВС)

Приложение 9  
к Дополнению 6

Инспекционный контрольный перечень  
проведения инспекционной проверки пассажирского аэровокзала

Аэропорт: \_\_\_\_\_  
 Проверка \_\_\_\_\_ проводилась \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_ основании: \_\_\_\_\_

Направление проверки: \_\_\_\_\_

Период проверки: \_\_\_\_\_

| № п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                                                                                | Статус соответствия |     |             | Примечание |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----|-------------|------------|
|       |                                                                                                                                                                             | Да                  | Нет | Неприменимо |            |
| 1.    | Наличие в Руководстве по наземному обслуживанию или других соответствующих руководствах системы уведомления пассажиров об опасных грузах, запрещенных к провозу на борту ВС |                     |     |             |            |
| 2.    | Наличие положения и должностных инструкций персонала                                                                                                                        |                     |     |             |            |
| 3.    | Наличие у персонала, осуществляющего регистрацию пассажиров, информации о:                                                                                                  |                     |     |             |            |
| 3.1.  | общих описаниях предметов, содержащих опасные грузы                                                                                                                         |                     |     |             |            |
| 3.2.  | опасных грузах, перевозимых на ВС пассажирами                                                                                                                               |                     |     |             |            |
| 4.    | Предоставление информации пассажирам об опасных грузах, запрещенных к провозу на борту ВС:                                                                                  |                     |     |             |            |
| 4.1.  | в местах приобретения билетов                                                                                                                                               |                     |     |             |            |
| 4.2.  | в местах оформления посадочного талона                                                                                                                                      |                     |     |             |            |
| 4.3.  | в пунктах предполетного досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа                                                                                                       |                     |     |             |            |
| 4.4.  | в зоне посадки на ВС                                                                                                                                                        |                     |     |             |            |
| 4.5.  | в зоне получения багажа                                                                                                                                                     |                     |     |             |            |
| 4.6.  | на сайте аэропорта                                                                                                                                                          |                     |     |             |            |
| 5.    | Процедуры проверки кресел-каталок или других средств передвижения с не протекающим батарейным питанием                                                                      |                     |     |             |            |
| 6.    | Процедуры проверки кресел-каталок или других средств передвижения с протекающим батарейным питанием                                                                         |                     |     |             |            |
| 7.    | Процедуры проверки сухого льда в багаже пассажиров                                                                                                                          |                     |     |             |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|       |                                                                                                                         |  |  |  |  |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| 8.    | Предоставление отчетов о случаях обнаружения запрещенных опасных грузов в ручной клади, багаже пассажиров, или при них  |  |  |  |  |
| 9.    | Процедуры обращения с пассажирами при выявлении в ручной клади, багаже или при них запрещенных опасных грузов           |  |  |  |  |
| 10.   | Достаточность квалифицированного персонала для исполнения служебных обязанностей                                        |  |  |  |  |
| 11.   | Подготовка персонала в области опасных грузов (работники по обслуживанию и предполетному досмотру пассажиров и багажа): |  |  |  |  |
| 11.1. | наличие сертификата (свидетельства) об обучении по правилам перевозки опасных грузов;                                   |  |  |  |  |
| 11.2. | наличие свидетельства о подготовке к перевозке опасных грузов, выданного Госпромконтролем;                              |  |  |  |  |
| 11.3. | соблюдение сроков прохождения КПК;                                                                                      |  |  |  |  |
| 11.4. | ведение учета и хранение данных о подготовке и оценке персонала.                                                        |  |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы инспектора)

Ознакомлен \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя организации)



Инспекционный контрольный перечень  
проведения инспекционной проверки грузоотправителя (агентства по  
обеспечению воздушных перевозок)

Грузоотправитель (агентство): \_\_\_\_\_

Проверка проводилась на основании: \_\_\_\_\_

Направление проверки: \_\_\_\_\_

Период проверки: \_\_\_\_\_

| № п/п                                         | Проверяемый элемент, функция                                                                                                                         | Статус соответствия |     |             | Примечание |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----|-------------|------------|
|                                               |                                                                                                                                                      | Да                  | Нет | Неприменимо |            |
| 1. Общая информация                           |                                                                                                                                                      |                     |     |             |            |
| 1.1.                                          | Наличие сертификата по обеспечению грузовых воздушных перевозок и специального положения                                                             |                     |     |             |            |
| 1.2.                                          | Наличие положения и должностных инструкций персонала                                                                                                 |                     |     |             |            |
| 1.3.                                          | Соответствие авиаперевозчиков перечню, на рейсы которых разрешено обеспечение авиаперевозок опасных грузов                                           |                     |     |             |            |
| 1.4.                                          | Наличие договоров с авиаперевозчиками на обеспечение авиаперевозок опасных грузов                                                                    |                     |     |             |            |
| 1.5.                                          | Освобождения (утверждения), используемые грузоотправителем                                                                                           |                     |     |             |            |
| 1.6.                                          | Наличие и содержание руководств (инструкций, технологий работы, справочника) по перевозке опасных грузов                                             |                     |     |             |            |
| 1.7.                                          | Наличие и соответствие программы (плана) обеспечения авиационной безопасности при перевозке грузов повышенной опасности                              |                     |     |             |            |
| 1.8.                                          | Наличие действующей редакции Технических инструкций (Doc 9284), Правил ИАТА, нормативных правовых актов Республики Беларусь в области опасных грузов |                     |     |             |            |
| 1.9.                                          | Инструкции по действиям в аварийной обстановке, связанной с опасными грузами                                                                         |                     |     |             |            |
| 2. Зона отправки (формирования грузовых мест) |                                                                                                                                                      |                     |     |             |            |
| 2.1.                                          | Наличие и полнота заполнения декларации грузоотправителя об опасных грузах                                                                           |                     |     |             |            |

|                                                                                                            |                                                                                                              |                                                                                                    |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Департамент по авиации<br> |                                                                                                              | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |  |  |
| 2.2.                                                                                                       | Наличие и полнота заполнения авиагрузовой накладной                                                          |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.3.                                                                                                       | Соответствие маркировки грузовых мест                                                                        |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.4.                                                                                                       | Соответствие знаков опасности                                                                                |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.5.                                                                                                       | Использование метода классификации опасных грузов:                                                           |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.5.1.                                                                                                     | Карта данных о безопасности материала                                                                        |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.5.2.                                                                                                     | Информация изготовителя о продукции                                                                          |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.5.3.                                                                                                     | Лабораторный анализ                                                                                          |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.6.                                                                                                       | Использование упаковочных комплектов, отвечающих техническим требованиям ООН и инструкциям по упаковыванию   |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.7.                                                                                                       | Использование внутренних упаковочных комплектов и соблюдение пределов максимального веса для грузового места |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.8.                                                                                                       | Использование промежуточных упаковочных комплектов                                                           |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.9.                                                                                                       | Соблюдение процедур применения закрывающих устройств для внутренних и внешних упаковочных комплектов         |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.10.                                                                                                      | Соблюдение требований к совместимости опасных грузов                                                         |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.11.                                                                                                      | Использование абсорбирующих материалов                                                                       |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.12.                                                                                                      | Соблюдение требований по консолидации грузов                                                                 |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.13.                                                                                                      | Соблюдение требований по использованию средств пакетирования грузов (ULD)                                    |                                                                                                    |  |  |  |
| 2.14.                                                                                                      | Порядок повторного использования упаковочных комплектов                                                      |                                                                                                    |  |  |  |
| <b>3. Обеспечение хранения опасных грузов</b>                                                              |                                                                                                              |                                                                                                    |  |  |  |
| 3.1.                                                                                                       | Наличие складов для хранения опасных грузов                                                                  |                                                                                                    |  |  |  |
| 3.2.                                                                                                       | Соблюдение условий для раздельного размещения опасных грузов (минимальные расстояния)                        |                                                                                                    |  |  |  |
| <b>4. Обучение персонала</b>                                                                               |                                                                                                              |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.1.                                                                                                       | Достаточность квалифицированного персонала для исполнения служебных обязанностей по перевозке опасных грузов |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.2.                                                                                                       | Наличие и содержание программы подготовки персонала в области опасных грузов                                 |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.3.                                                                                                       | Подготовка персонала в области опасных грузов:                                                               |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.3.1.                                                                                                     | наличие сертификата (свидетельства) об обучении по правилам перевозки опасных грузов;                        |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.3.2.                                                                                                     | наличие свидетельства о подготовке к перевозке опасных грузов, выданного Госпромконтролем;                   |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.3.3.                                                                                                     | соблюдение сроков прохождения КПК;                                                                           |                                                                                                    |  |  |  |
| 4.4.                                                                                                       | ведение учета и хранение данных о подготовке и оценке персонала.                                             |                                                                                                    |  |  |  |
| <b>5. Документация</b>                                                                                     |                                                                                                              |                                                                                                    |  |  |  |
| 5.1                                                                                                        | Порядок, полнота учета и хранения отгрузочной                                                                |                                                                                                    |  |  |  |

|        |                                                                           |  |  |  |  |
|--------|---------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|        | документации, касающейся опасных грузов:                                  |  |  |  |  |
| 5.1.1. | Отдельный файл (дело) документов перевозки опасных грузов                 |  |  |  |  |
| 5.1.2. | Учетная документация по грузовым отправлениям, не принятым к перевозке    |  |  |  |  |
| 5.1.3. | Отчеты о проведении испытаний и инструкции по упаковыванию                |  |  |  |  |
| 5.1.4. | Учет освобождений (утверждений) и соблюдение условий, изложенных в них    |  |  |  |  |
| 5.1.5. | Предоставление отчетности о происшествиях (инцидентах) с опасными грузами |  |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Проверку провел \_\_\_\_\_  
 (должность, подпись, фамилия, инициалы инспектора)

Ознакомлен \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
 (должность, подпись, фамилия, инициалы, представителя грузоотправителя, агентства)



Дополнение 7  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ  
ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ НА САМОЛЕТАХ С ОДНИМ  
ГАЗОТУРБИННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ НОЧЬЮ ИЛИ В ПРИБОРНЫХ  
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (SET-IMC)**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к эксплуатации самолетов с одним газотурбинным двигателем ночью или в приборных метеорологических условиях (далее – SET-IMC).

2. Дополнение устанавливает:  
требования, предъявляемые к заявителю для SET-IMC;  
процедуры выдачи заявителю специального разрешения для SET-IMC;

порядок проведения контроля и контроля за эксплуатационной деятельностью заявителей.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к SET-IMC, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и проверки эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к SET-IMC;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на SET-IMC;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при SET-IMC.

4. Заявитель может осуществлять SET-IMC только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

5. Для получения специального разрешения на SET-IMC заявитель

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 28, установленной АП № 100, с приложением документации, подтверждающей наличие подготовленного авиационного персонала и ВС.

6. Заявитель должен подтвердить, что:

руководство по эксплуатации ВС включает ограничения, процедуры, статус разрешения и иную информацию, касающуюся производства полетов ночью и (или) в IMC на самолетах с одним газотурбинным двигателем;

достигнут приемлемый уровень надежности газотурбинных двигателей для конкретной комбинации «планер самолета - двигатель» (АЕС);

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 заявителя, 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 разработана 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.

7. Для SET-IMC самолеты заявителя должны быть оборудованы в соответствии с требованиями пункта 469 АП № 100.

8. РРТО заявителя должно содержать информацию о сертификации дополнительного необходимого оборудования, а также о программе технического обслуживания и обеспечения надежности такого оборудования, включая двигатель.

9. Заявитель должен разработать и внедрить программу оценки надежности газотурбинного двигателя.



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

10. При установлении вероятной нормы потери мощности следует руководствоваться данными полетов, дополненных имеющейся информацией о полетах частных самолетов в аналогичных эксплуатационных сценариях. Оценку необходимо выполнять на основе минимального эксплуатационного опыта, который должен включать налет не менее 10 000 часов на фактической АЕС, если не проводились дополнительные испытания или не имеется опыт эксплуатации достаточно аналогичных типов двигателей.

Потеря мощности в данном контексте определяется как любая потеря мощности, включая отключение в полете, причина которой может быть связана с неисправной конструкцией или установкой двигателя или его компонентов, включая конструкцию или установку вспомогательных систем подачи топлива или управления двигателем.

11. При оценке надежности газотурбинного двигателя подтверждающая информация должна браться из базы данных международной авиации, охватывающей максимально возможную выборку полетов, которые считаются репрезентативными, составленную изготовителями и рассмотренную с государствами разработчика и эксплуатанта ВС.

Поскольку представление информации о налете не является обязательным для многих заявителей, для подготовки данных о надежности двигателя могут использоваться соответствующие статистические оценки. Государству эксплуатанта ВС следует также контролировать и анализировать данные по отдельным эксплуатантам ВС, имеющим разрешение на производство таких полетов, включая результаты контроля за изменением параметров работы двигателя и сообщения о событиях, с тем чтобы убедиться в наличии у эксплуатанта ВС достаточного опыта.

12. Контроль за изменением параметров работы двигателя должен включать:

программу контроля расхода масла, основанную на рекомендациях изготовителей;

методы неразрушающего контроля, такие как бароскопия;

программу контроля состояния двигателя с описанием подлежащих контролю параметров, методы сбора данных и порядка принятия корректирующих действий; она должна быть основана на рекомендациях изготовителя. Цель контроля заключается в выявлении на раннем этапе ухудшения работы газотурбинного двигателя, с тем чтобы можно было предпринять корректирующие действия до того, как такое ухудшение отразится на безопасности эксплуатации.



13. Следует учреждать программу оценки надежности двигателей и связанных с ними систем. Программа оценки надежности двигателя должна включать время наработки двигателя за данный период, а также частоту выключения двигателя в полете по любым причинам и частоту внепланового демонтажа двигателя, полученных за 12-месячный период. Сообщения о событиях должны включать все элементы, имеющие отношение к возможностям безопасного производства полетов ночью и (или) в приборных метеорологических условиях. Эти данные должны предоставляться эксплуатанту ВС, владельцу сертификата типа и государству, с тем чтобы они могли убедиться в обеспечении установленных уровней надежности. В случае любой устойчивой неблагоприятной тенденции эксплуатанту ВС в консультации с государством и изготовителем следует немедленно провести оценку с целью определения действий для восстановления запланированного уровня безопасности. Эксплуатант ВС должен разработать программу, при поддержке со стороны изготовителя, контроля за составными частями, которая гарантирует наличие надлежащих составных частей и выдерживание конфигурации для допущенных к таким полетам самолетов с одним газотурбинным двигателем. Такая программа включает проверку того, чтобы составные части, устанавливаемые на допущенный к эксплуатации самолет с одним газотурбинным двигателем в результате арендных или пульных соглашений по использованию составных частей, а также составные части, используемые после текущего капитального ремонта, обеспечивали выдерживание требуемой конфигурации этого самолета для SET-IMC.

14. Норма потери мощности должна определяться как скользящее среднее значение за определенный период (например, скользящее среднее значение за 12 месяцев, если выборка является большой). Норма потери мощности, а не частота выключения двигателя в полете, используется потому, что этот показатель считается более подходящим для самолета с одним двигателем. Если на многодвигательном самолете происходит отказ, приводящий к большой, но не полной потере мощности одного двигателя, то вероятнее всего, что этот двигатель будет отключен, так как при этом сохраняются положительные характеристики самолета при неработающем двигателе, тогда как на самолете с одним двигателем может быть принято решение использовать остаточную тягу для увеличения дальности полета в режиме планирования.

15. Фактический выбираемый период должен учитывать такие факторы, как глобальное применение и соответствие имеющегося опыта (например, более ранние данные могут оказаться нерепрезентативными

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

вследствие последующих обязательных доработок, которые влияют на величину нормы потери мощности). После внедрения двигателя нового типа, не имеющего пока достаточно широкого применения, возможно, потребуется использовать весь накопленный опыт, с тем чтобы попытаться получить статистически значимое среднее значение.

16. Заявитель должен включить в РПП всю необходимую информацию, относящуюся к полетам ночью и (или) в ИМС на самолетах с одним газотурбинным двигателем. Оно должно содержать все сведения о дополнительном оборудовании, процедурах и уровне подготовки, необходимых для таких полетов, маршруте и (или) районе полета и информацию об аэродроме (включая планирование и эксплуатационные минимумы).

17. Заявитель при планировании маршрутов должен учитывать всю соответствующую информацию с целью оценки намеченных маршрутов и районов полетов, включая следующую информацию:

характер пролетаемой местности, включая возможность безопасного выполнения вынужденной посадки в случае отказа или серьезной неисправности двигателя;

информацию о погоде, включая сезонные и другие неблагоприятные метеорологические изменения, которые могут оказать влияние на полет;

иные критерии и ограничения, установленные государством эксплуатанта ВС.

18. Заявитель должен определить аэродромы или районы безопасной вынужденной посадки для использования в случае отказа двигателя и места их расположения, которые закладываются в систему зональной навигации в виде программы.

«Безопасная» вынужденная посадка в данном контексте означает посадку в районе, в котором с достаточным основанием можно рассчитывать на то, что она не приведет к серьезным телесным повреждениям или гибели людей даже в случае возможного значительного повреждения самолета.

19. Заявитель должен разработать процедуры планирования полетов для обеспечения того, чтобы маршруты и крейсерские высоты выбирались таким образом, чтобы посадочная площадка находилась в пределах диапазона планирования.

В случаях если посадочная площадка не находится в пределах досягаемости планирования, один или несколько периодов риска могут быть использованы для следующих операций:

над водной поверхностью;

в неблагоприятной обстановке;

над густонаселенными районами.

За исключением этапов взлета и посадки, заявитель должен обеспечить, чтобы при планировании периода риска была возможность для выполнения безопасной вынужденной посадки.

Общая продолжительность периода риска на рейс не должна превышать 15 минут, если только эксплуатант ВС не установил на основе оценки риска, проведенной для соответствующего маршрута, что совокупный риск несчастного случая со смертельным исходом из-за отказа двигателя для этого рейса остается на приемлемом уровне.

20. Заявитель должен установить критерии для оценки каждого нового маршрута. Эти критерии должны учитывать следующее:

20.1. выбор аэродромов вдоль маршрута;

20.2. выявление и оценка на ежегодной основе постоянной пригодности посадочных площадок (препятствия, размеры посадочной площадки, тип поверхности, уклон и т.д.) вдоль маршрута, когда аэродром недоступен; оценка может быть выполнена с использованием общедоступной информации или путем проведения обследований на месте;

20.3. оценка конкретных метеорологических условий по маршруту, которые могут повлиять на способность самолета достичь выбранной зоны вынужденной посадки после потери мощности;

20.4. учет преобладающих метеорологических условий на посадочных площадках в той мере, в какой такая информация доступна из местных или других источников; ожидаемые метеорологические условия на посадочных площадках, для которых отсутствует информация о погоде, должны оцениваться с учетом сочетания следующей информации:

местные наблюдения;

региональная информация о погоде (например, важные метеорологические карты);

прогноз по району аэродрома (TAF)/метеорологический отчет по аэродрому (METAR) ближайших аэродромов;

20.5. защита пассажиров самолета после посадки в случае неблагоприятных погодных условий;

20.6. на этапе планирования полета любое выбранное место посадки должно быть оценено эксплуатантом ВС как приемлемое для осуществления безопасной вынужденной посадки с разумным расчетом на то, что люди в самолете или на земле не пострадают. Вся информация, которую целесообразно получить, должна использоваться эксплуатантом ВС для определения характеристик посадочных площадок;

20.7. посадочные площадки, подходящие для отклонения или

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

вынужденной посадки, должны быть запрограммированы в навигационной системе, обеспечивающей немедленную и непрерывную доступность маршрута и расстояния до посадочных площадок. Ни одно из этих запрограммированных положений не должно изменяться в полете.

20.8. Место посадки должно позволять самолету полностью остановиться в доступной зоне с учетом уклона и типа поверхности. Эксплуатант должен оценить уклон посадочной площадки, чтобы определить его приемлемость и возможные направления посадки. Оба конца площадки приземления или только зона перед площадкой приземления для зон приземления с односторонним движением должны быть свободны от любых препятствий, которые могут представлять опасность на этапе приземления.

20.9. При выборе посадочных площадок вдоль маршрута, который будет выполняться, рекомендуется определить приоритетность различных типов посадочных площадок следующим образом:

- аэродромы с имеющимся освещением взлетно-посадочной полосы;
- аэродромы без освещения взлетно-посадочной полосы;
- незаселенные поля с короткой травой/растительностью или песчаные участки.

При оценке пригодности посадочной площадки, не являющейся аэродромом, рекомендуется учитывать следующие критерии посадочной площадки:

- а) размер и форму посадочной площадки:  
посадочные площадки круглой формы, обеспечивающие несколько траекторий захода на посадку в зависимости от ветра; и  
в других случаях посадочные площадки шириной не менее 45 м; и
- б) тип поверхности:  
поверхность посадочной площадки должна позволять совершить безопасную вынужденную посадку.

21. Подготовка и проверка летного экипажа эксплуатанта ВС проводится в соответствии с требованиями к производству полетов ночью и (или) в ИМС на самолетах с одним газотурбинным двигателем с обязательной отработкой процедур в штатной, нештатной и аварийной ситуациях и, в частности, отказ двигателя, включая снижение до вынужденной посадки ночью и (или) в ИМС. При организации и проведении подготовки и проверки летного экипажа эксплуатант ВС должен руководствоваться требованиями, изложенными в пункте 75 АП № 100.

22. Переподготовка должна проводиться в соответствии с программой, разработанной для SET-ИМС, и включать, как минимум,



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

следующее:

22.1. обычные процедуры:

работа противообледенительных систем;

процедуры навигационной системы;

радиолокационное позиционирование и векторизация, когда это возможно;

использование радиовысотомера;

использование контроля расхода топлива, интерпретация дисплеев;

22.2. нештатные процедуры:

отказы противообледенительной системы;

отказы навигационной системы;

отказы системы наддува кабины;

отказы электрической системы;

снижение с неработающим двигателем в моделируемых ИМС;

аварийные процедуры:

22.3. аварийные процедуры:

отказ двигателя вскоре после взлета;

отказы топливной системы (например, нехватка топлива);

отказ двигателя, отличный от вышеуказанного (распознавание неисправности, симптомы, тип неисправности, меры, которые необходимо принять, и последствия);

разгерметизация;

процедуры перезапуска двигателя:

а) выбор аэродрома или места посадки; и

б) использование системы навигации по району;

связь с диспетчером воздушного движения;

использование радиолокационного позиционирования и наведения (при наличии);

использование радиовысотомера;

отработка процедуры вынужденной посадки до приземления в смоделированным ИМС с нулевой тягой и работой с имитацией аварийного электропитания.

23. При проведении квалификационной проверки после завершения переподготовки должно быть проверено следующее:

выполнение процедуры вынужденной посадки до приземления в имитированном ИМС с нулевой тягой и с имитацией работы от аварийного электропитания;

процедуры перезапуска двигателя;

разгерметизация после отказа двигателя;

аварийное снижение с выключенным двигателем в имитированном

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

IMC.

Для проведения переподготовки и проверки летного состава эксплуатанту ВС разрешается использовать FSTD, которые способны имитировать условия SET-IMC.

24. Периодическая подготовка пилотов к операциям при SET-IMC должна быть разработана эксплуатантом ВС в соответствии с требованиями пункта 75 АП № 100 и включать все позиции, указанные в пункте 22 настоящего Дополнения.

25. Квалификационная проверка должна включать следующее:  
выполнение процедуры вынужденной посадки до приземления в имитированном IMC с нулевой тягой и с имитацией работы от аварийного электропитания;

процедуры перезапуска двигателя;

разгерметизация после отказа двигателя;

аварийное снижение с выключенным двигателем в имитированном IMC.

26. Каждый член летного экипажа ВС должен проходить тренажерную подготовку, при этом элементы операций при SET-IMC должны отрабатываться на FSTD, которые способны имитировать условия SET-IMC.

27. При определении состава экипажа заявитель должен руководствоваться следующим:

27.1. если КВС имеет менее 100 часов налета по правилам полета по приборам (далее – IFR) на соответствующем типе или классе самолета, включая полеты под наблюдением, минимальный экипаж должен состоять из двух пилотов;

27.2. если командир ВС имеет налет по IFR в качестве КВС других типов или классов самолета, то Департамент по авиации определяет приемлемость учета этого налета и, при положительном решении, соответственно степень возможного снижения требований, определенных подпунктом 27.1 настоящего пункта.

28. Заявители при эксплуатации самолетов с одним газотурбинным двигателем, выполняющих полеты ночью и (или) в IMC, должны провести оценку ограничений маршрутов над водным пространством. Необходимо определить расстояние от участка суши, приемлемого для безопасного выполнения вынужденной посадки, на котором может эксплуатироваться самолет. Это расстояние должно соответствовать дальности полета в режиме планирования в условиях штиля с крейсерской абсолютной высоты до района безопасной вынужденной посадки после отказа двигателя. Департамент по авиации могут увеличить это расстояние с

учетом вероятных превалирующих условий и типа полета. При этом следует учитывать сезонное изменение погоды, включая, температуру поверхности и состояние моря, имеющееся на борту аварийно-спасательное оборудование, обеспечиваемую надежность двигателя и имеющиеся поисково-спасательные службы.

Любое дополнительное расстояние, допускаемое сверх дальности полета в режиме планирования, не должно превышать расстояния, эквивалентного 15 мин полета самолета с обычной крейсерской скоростью.

29. Методология оценки риска должна быть направлена на оценку для конкретного маршрута вероятности гибели людей в результате аварийной посадки, вызванной отказом двигателя. Основываясь на результатах этой оценки риска, заявитель может продлить продолжительность периода риска сверх максимально допустимой продолжительности, если в пределах дальности полета нет места для посадки.

30. Общая концепция операций при SET-IMC основана на коэффициенте надежности двигателя по всем причинам 10 на миллион летных часов, что позволяет в соответствии с учетом требований для SET-IMC общая частота несчастных случаев со смертельным исходом по всем причинам составляет 4 на миллион летных часов.

Основываясь на базах данных об авариях, считается, что событие отказа двигателя не влияет более чем на 33 % на общую частоту несчастных случаев со смертельным исходом.

Поэтому целью оценки риска является обеспечение того, чтобы вероятность несчастного случая со смертельным исходом для конкретного рейса после отказа двигателя оставалась ниже целевого показателя несчастных случаев со смертельным исходом  $1,3 \times 10^{-6}$ .

31. Методология направлена на оценку вероятности невозможности безопасной вынужденной посадки в случае отказа двигателя, при этом безопасная вынужденная посадка определяется как посадка в районе, для которого разумно ожидать, что в результате посадки не произойдет серьезных травм или смертельных исходов, даже если самолет может получить значительные повреждения.

Эта методология состоит в создании профиля риска для конкретного маршрута, включая аэродром вылета, маршрут полета аэродром прибытия и ВПП, путем разделения предлагаемого полета на соответствующие сегменты (в зависимости от фазы полета или выбранной площадки посадки) и путем оценки риска для каждого сегмента в случае отказа двигателя в одном из этих сегментов. Этот профиль риска считается

оценкой вероятности неудачной вынужденной посадки, если двигатель выйдет из строя во время одного из идентифицированных сегментов.

При оценке риска для каждого сегмента учитываются высота самолета, на которой происходит отказ двигателя, местоположение на маршруте, относительно аэродрома вылета или места аварийной посадки, и условия полета (видимость, ветер и условия естественного освещения), а также стандартные процедуры заявителя (например, процедуры разворота после взлета, угол при стандартном снижении с эшелона полета и заходе на посадку и т. д.).

Продолжительность каждого сегмента определяет время воздействия предполагаемого риска. Риск оценивается на основе следующего расчета:

Фактор риска сегмента = время воздействия сегмента (в секундах)/3 600 × вероятность неудачной вынужденной посадки в этом сегменте × предполагаемая частота отказов двигателя за час полета (FN).

Суммируя риски для всех отдельных сегментов, рассчитывается совокупный риск для рейса из-за отказа двигателя и преобразуется в риск на основе «за час полета».

Этот общий риск должен оставаться ниже целевого показателя несчастных случаев со смертельным исходом  $1,3 \times 10^{-6}$ , как указано в пункте 30 настоящего Дополнения.

32. В случаях, когда на этапах взлета или посадки используется период риска, процедуры на случай непредвиденных обстоятельств должны включать соответствующую информацию для экипажа о пути, по которому следует следовать после отказа двигателя, чтобы в максимально возможной степени свести к минимуму риск для людей на земле.

33. При рассмотрении документации, представленной эксплуатантом ВС, для получения специального разрешения на производство полетов на самолетах с одним газотурбинным двигателем, необходимо оценить следующее:

наличие доказательства обеспечиваемой надежности двигателя конкретной АЕС, специальные и надлежащие процедуры подготовки и проверки, включая процедуры в случае отказа или неисправности двигателя на земле, после взлета, на маршруте, при снижении с нормальной крейсерской абсолютной высоты до вынужденной посадки;

программу технического обслуживания, которая расширена с учетом установленного оборудования и систем;

MEL, измененный с учетом оборудования и систем, необходимых для производства полетов ночью и (или) в IMC;

планирование и эксплуатационные минимумы, соответствующие полетам ночью и (или) в IMC;

процедуры вылета и прибытия и любые ограничения маршрутов; квалификацию и опыт КВС;

РПП, включая ограничения, аварийные процедуры, утвержденные маршруты или районы полетов, стандартные процедуры, связанные с использованием установленного оборудования.

34. Проверка соответствия заявителя сертификационным требованиям для допуска к SET-IMC проводится по инспекционному контрольному перечню по форме согласно приложению к настоящему Дополнению.

35. Специальное разрешение на производство полетов ночью и (или) в IMC на самолетах с одним газотурбинным двигателем в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС должно содержать информацию о конкретных АЕС, включая действующий стандарт типовой конструкции для таких полетов, специально утвержденные самолеты и районы или маршруты таких полетов.

36. Самолеты, используемые для полетов SET-IMC, должны быть оснащены всем следующим оборудованием:

две отдельные системы электроснабжения, каждая из которых способна обеспечить достаточное питание для всех основных пилотажных приборов, навигационных систем и систем самолета, необходимых для продолжения полета к месту назначения или запасному аэродрому;

два авиагоризонта с электропитанием от независимых источников;

для пассажирских перевозок - плечевой ремень или ремень безопасности с диагональной лямкой для каждого пассажирского сиденья;

бортовое оборудование для обнаружения опасных явлений погоды (бортовой метеолокатор);

в герметичном самолете – достаточное количество дополнительного кислорода для всех пассажиров, чтобы обеспечить снижение после отказа двигателя на максимальной сертифицированной крейсерской высоте, на скорости максимальной дальности планирования и в наилучшей конфигурации планирования, предполагая максимальную скорость утечки из кабины, до достижения устойчивой высоты в кабине ниже 13 000 футов;

система зональной навигации, с возможностью программирования с указанием местоположения посадочных площадок и обеспечивающая боковое наведение летного экипажа для достижения этих площадок. Система зональной навигации должна быть основана на автономном приемнике глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) или мультисенсорной системе, включающей по крайней мере один датчик



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

GNSS, чтобы обеспечить по крайней мере выполнение операций захода на посадку с требуемыми навигационными характеристиками (RNP APCH) без вертикального наведения;

радиовысотомер;

посадочная фара, способная освещать точку приземления на глиссаде с выключенным двигателем с расстояния до земной поверхности 200 футов;

система аварийного электроснабжения достаточной мощности и долговечности, способная обеспечить электропитание для дополнительных нагрузок после отказа всей генерируемой мощности, необходимых для всего следующего:

(а) основные пилотажно-навигационные приборы при снижении с максимальной рабочей высоты после отказа двигателя;

(б) средства, обеспечивающие одну попытку повторного запуска двигателя;

(в) при необходимости, выпуск шасси и закрылков;

(г) использование радиовысотомера на протяжении всего захода на посадку;

(д) посадочная фара;

(е) один обогреватель приемника воздушного давления (трубки Пито);

(ж) электрические средства, если они установлены, обеспечивающие достаточную защиту от ухудшения обзора пилота при посадке. Примерами элементов, влияющих на обзор пилота при посадке, являются дождь, лед и запотевание окон;

система зажигания, которая активируется автоматически или с возможностью ручного управления при взлете, посадке и во время полета при видимой влаге в воздухе;

средства непрерывного контроля системы смазки силовой передачи для обнаружения наличия стружки, связанной с неизбежным отказом компонента силовой установки, включая предупреждающую индикацию кабины летного экипажа;

аварийное устройство управления мощностью двигателя, позволяющее продолжать работу двигателя в диапазоне мощности, достаточном для безопасного завершения полета в случае любого разумно вероятного отказа блока управления подачей топлива.

**Инспекционный контрольный перечень**  
 проверки соответствия заявителя требованиям для выполнения полетов  
 самолетов с одним газотурбинным двигателем ночью или в приборных  
 метеорологических условиях

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Наименование                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | статус<br>соответствие |     | Примечание |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | да                     | нет |            |
| 1.       | Наличие в РПП сведений о дополнительном оборудовании, стандартных процедурах, связанных с установленным оборудованием, уровне подготовки летного состава, необходимых для таких полетов, маршрутах и (или) районе полета и информации об аэродромах (включая планирование и эксплуатационные минимумы), эксплуатационных ограничениях нештатных и аварийных процедурах. |                        |     |            |
| 2.       | Наличие программ подготовки, переподготовки и проверки летного состава.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                        |     |            |
| 3.       | Наличие процедуры определения состава экипажа.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                        |     |            |
| 4.       | Тренажерная подготовка:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                        |     |            |
|          | наличие утвержденной программы подготовки;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                        |     |            |
|          | методика проведения тренажа в кабине ВС (при отсутствии тренажера).                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                        |     |            |
| 5.       | Соответствие оборудования ВС требованиям, предъявляемым к оборудованию ВС для производства полетов ночью и (или) в ИМС на самолетах с одним газотурбинным двигателем.                                                                                                                                                                                                   |                        |     |            |
| 6.       | Наличие MEL с учетом оборудования и систем, необходимых для производства полетов ночью и (или) в ИМС                                                                                                                                                                                                                                                                    |                        |     |            |
| 7.       | Наличие программы технического обслуживания с учетом установленного оборудования и систем.                                                                                                                                                                                                                                                                              |                        |     |            |
| 8.       | Наличие специальных инструкций и процедур по техническому обслуживанию ВС для обеспечения уровня летной годности и надежности самолета и его силовой установки, включенных в программу технического обслуживания ВС эксплуатанта ВС:                                                                                                                                    |                        |     |            |
|          | программа мониторинга тенденций в работе                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                        |     |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|    |                                                                                            |  |  |  |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|    | двигателя                                                                                  |  |  |  |
|    | программу надежности двигателя и связанных с ним систем                                    |  |  |  |
| 9. | Наличие системы анализа, оценки и контроля факторов риска для конкретных маршрутов полетов |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Дополнение 8  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС  
И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ  
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БОРТОВОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ  
ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ (EFB)**

**ГЛАВА 1  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, Doc 10020 ИКАО «Руководство по электронным полетным планшетам (EFB)», АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению полетов с использованием бортовой электронной информационной системы.

2. Дополнение устанавливает:

требования, предъявляемые к заявителю для выполнения полетов с использованием EFB;

процедуры выдачи заявителю специального разрешения на выполнение полетов с использованием EFB;

порядок проведения контроля за эксплуатационной деятельностью заявителей.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к выполнению полетов с использованием EFB, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и проверки эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению полетов с использованием EFB;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для первоначального получения специального разрешения на выполнение полетов с использованием EFB;

при проведении процедуры сертификации заявителя для подтверждения выполнения требований для выполнения полетов с использованием EFB;

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении полетов с использованием EFB.

4. Заявитель может выполнять полеты с использованием EFB только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

5. Для получения специального разрешения на выполнение полетов с использованием EFB заявитель должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 29, установленной АП № 100, и подтверждающую документацию.

6. Заявитель должен:

согласовать с Департаментом по авиации такие вопросы, как применимые требования, необходимы ли экспериментальные проверки и когда и каким образом они должны проводиться и оформляться, за какие документы и действия несет ответственность заявитель в процессе получения специального разрешения;

разработать официальный план выполнения установленных требований при подготовке к использованию EFB и предоставить на рассмотрение в Департамент по авиации;

разработать план проведения эксплуатационной оценки, провести эксплуатационную оценку использования EFB при выполнении полетов в течение тестового периода и предоставить в Департамент по авиации итоговый отчет по результатам проведения эксплуатационной оценки.

Чтобы получить эксплуатационное разрешение от Департамента по авиации на использование приложения EFB, заявитель должен представить доказательства того, что:

была проведена оценка рисков, связанных с использованием устройства EFB, на котором установлено приложение, а также с приложением EFB и связанными с ним функциями, в ходе которой были выявлены связанные риски и обеспечено их надлежащее управление и снижение;

устройства EFB и приложения EFB были оценены с учетом принципов человеческого фактора;

он внедрил систему администрирования EFB, а также установил и внедрил процедуры и требования к обучению для администрирования и использования устройства EFB и приложения EFB, которые должны включать процедуры для: эксплуатации EFB; управления изменениями в EFB; управления данными EFB; технического обслуживания EFB;



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

безопасности EFB;

хост-платформа EFB подходит для предполагаемого использования приложения EFB.

При соответствии заявителя установленным требованиям, Департамент по авиации выдает специальное разрешение на выполнение полетов с использованием EFB и вносит его в соответствующий раздел эксплуатационных спецификаций.

## ГЛАВА 2 ПОДГОТОВКА ЗАЯВИТЕЛЯ К ПЕРЕХОДУ НА EFB

### § 1. План внедрения EFB

7. Применение EFB в кабине экипажа ВС способствует замене бумажных носителей, используемых на борту ВС (маршрутных карт, аэродромных карт-схем, руководств и т.д.) и оказывает помощь экипажу в выполнении различного рода расчетов (взлетно-посадочных характеристик ВС, количества потребного топлива на полет, загрузки и центровки ВС, и т.п.).

8. С целью определения возможности внедрения EFB заявитель должен создать рабочую группу по внедрению EFB, определить руководителя и ответственных по направлениям, разработать план внедрения EFB.

План внедрения EFB должен включать, как минимум:

изучение рынка и оценка различных электронных устройств, выбор хост-платформы;

подбор крепежного устройства;

подбор программного обеспечения;

определение необходимости и подбор оборудования для обеспечения EFB электрическим питанием от бортовой сети;

заключение договоров на поставку хост-платформ, крепежных устройств, программного обеспечения, оборудования для обеспечения электрическим питанием;

утверждение руководства по процедурам использования EFB;

программы подготовки летного состава;

изменения в РПП, РК, SOP, MEL, PPTO;

взаимодействие с лизингодателем для получения допуска на доработку ВС;

монтаж системы электропитания EFB;

периодичность технического обслуживания EFB;

подготовку администратора(ов) EFB;

подготовку членов летных экипажей к эксплуатации EFB

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

в соответствии с программой подготовки членов летного экипажа;

получение разрешения Департамента по авиации на тестовую эксплуатацию EFB продолжительностью не менее 6 месяцев с сохранением одной резервной бумажной копии документации на борту ВС;

подготовку итогового отчета об окончании тестового периода эксплуатации EFB;

получение разрешения Департамента по авиации на ввод в эксплуатацию EFB;

издание распорядительного документа авиакомпания о допуске к эксплуатации EFB.

## **§ 2. Выбор аппаратных средств и программного обеспечения EFB**

9. В настоящее время производители авиационной техники и информационных технологий представляют различные системы, которые могут быть использованы в качестве EFB. Поэтому при выборе EFB необходимо определиться с целями и задачами, для достижения и решения которых планируется использование данной системы.

10. Выбор EFB подразумевает оценку как минимум по следующим параметрам:

хост-платформа с операционной системой;

программное обеспечение;

крепежное устройство;

система электропитания.

оборудование EFB может быть переносным или встроенным.

11. Переносное устройство EFB можно использовать как на борту ВС, так и за его пределами.

Переносное устройство EFB может не являться частью сертифицированной конфигурации ВС.

Вес, габариты, форма и расположение переносных планшетов EFB не должны влиять на безопасность полета.

Переносные устройства EFB обычно имеют автономный источник питания, но могут получать электропитание от сертифицированного источника питания, расположенного на борту ВС.

Для установки переносных устройств EFB в крепежное устройство и последующего извлечения из устройства не требуется применение экипажем никаких инструментов. Закрепление и снятие переносных планшетов EFB не рассматриваются как техническое обслуживание.

Переносное устройство EFB может рассматриваться как часть системы, включающей встроенные устройства EFB, которые, в свою



очередь, являются составной частью сертифицированного оборудования ВС.

Встроенные компоненты EFB являются составной частью сертифицированного оборудования ВС, предназначенные для установки EFB на ВС и (или) подсоединения к другим системам.

Условия использования передающих функций переносных устройств EFB обладающих возможностью передачи данных на определенной радиочастоте, определены в руководстве по эксплуатации ВС. Если в Руководстве по эксплуатации ВС нужной информации нет, передача данных разрешается на некритичных этапах полета.

Переносные устройства EFB разрешается использовать на всех этапах полета, при условии, что они установлены в сертифицированные крепления либо надежно закреплены в крепежном устройстве для планшетов, при котором обеспечивается нормальная эксплуатация. Переносное устройство EFB, не соответствующее вышеперечисленным условиям, должно быть убрано на критичных этапах полета.

Переносные устройства EFB, имеющие возможность установления связи с системами ВС (проводную и беспроводную), могут передавать и получать данные на и (или) от систем ВС при условии, что конструкция ВС предусматривает необходимые средства связи (оборудование и ПО для передачи данных), а также устройства защиты интерфейса. Передача и прием данных с (на) EFB не должны влиять на работу сертифицированных систем ВС, что должно быть подтверждено соответствующими проверками и тестированием. Отказы EFB не должны негативно влиять на работу сертифицированных систем ВС.

Составные части EFB, которые члены экипажа не могут самостоятельно снять или к которым у них нет доступа в кабине экипажа, должны рассматриваться как «сертифицированное оборудование»; на них распространяется действие сертификата типа.

12. Встроенные EFB считаются частью ВС и потому требуют подтверждения на соответствие нормам летной годности. Платформа EFB включает операционную систему.

На встроенные EFB могут устанавливаться сертифицированные приложения, при условии, что EFB соответствует требованиям для установки таких приложений, в том числе исключает возможность отрицательного воздействия несертифицированного программного обеспечения на работу сертифицированного программного обеспечения.

13. Встроенные устройства – это внешние устройства для ввода/вывода данных на/с платформы EFB, такие как встроенный дистанционный экран, управляющие устройства (такие как клавиатура,

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

указательное устройство, выключатели и т.п.) или док-станции.

Встроенные устройства должны быть использованы только для функционирования EFB или, в случае использования устройств, совместно используемых с бортовым радиоэлектронным оборудованием, они должны быть частью утвержденной типовой конструкции. Должно быть продемонстрировано, что установка оборудования и программного обеспечения EFB не ставит под угрозу соответствие устанавливаемых систем и оборудования ВС (включая совместно используемые устройства) требованиям нормам летной годности.

Встроенные устройства требуют допуска на соответствие нормам летной годности.

14. Функциональность системы EFB зависит от программного обеспечения, установленного на платформу. Классификация программного обеспечения основана на его влиянии на безопасность и предназначена для четкого разделения приложений программного обеспечения и нужна для оценки каждого из приложений программного обеспечения.

15. Переносные EFB могут представлять собой устройства либо носимые в руках, либо вставляемые в несъемные или съемные крепежные приспособления, прикрепляемые к конструкции ВС или удерживаемые с помощью средств временного крепления (например, наколенники, присоски).

Если крепежное приспособление, смонтированное на конструкции ВС, является несъемным, его установка будет утверждаться согласно соответствующим правилам летной годности.

Установленное крепежное приспособление не должно затруднять физический и визуальный доступ к средствам управления ВС и (или) экранам, мешать перемещениям экипажа и ухудшать поле обзора. Конструкция крепежного приспособления переносного устройства предполагает быстрый доступ пользователя ко всем элементам EFB, в том числе и в снятом состоянии, в особенности к средствам управления EFB, и должен быть обеспечен полный обзор экрана EFB во время использования.

Крепежное приспособление и сопряженные с ним устройства не должны мешать летному экипажу в выполнении его задач (штатных, нештатных, в аварийной ситуации) при выполнении полета.

Крепежное приспособление экрана EFB должно обеспечивать быструю и надежную фиксацию экрана. Если необходимо, положение крепежного устройства должно быть достаточно регулируемым, в

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

соответствии с предпочтениями членов летного экипажа. Кроме того, диапазон возможного перемещения устройства должен быть в соответствии с диапазоном физических возможностей пользователей (т.е. антропометрических ограничений). Фиксирующий механизм должен быть износостойким, что обеспечит надежное крепление при длительной эксплуатации. Эти требования включают и надлежащую фиксацию используемого устройства. Крепежное приспособление экрана переносного EFB должно быть закреплено либо заблокировано в таком положении, чтобы оно не мешало работе летного экипажа, когда его не используют. Снятое переносное устройство и его крепежное приспособление не должны создавать помех экипажу в пределах его деятельности, что может либо визуальное, либо физически мешать доступу к средствам управления ВС и (или) или может быть помехой на пути выхода из кабины ВС.

Должна быть решена проблема механических помех крепежного приспособления – либо на боковой панели (боковая ручка управления), либо на штурвальной колонке с точки зрения полной подвижности механизмов при всех режимах работы и отсутствия помех со стороны зажимов и пр. Для переносных устройств, устанавливаемых на штурвальную колонку, требуется получить (дополнительный) сертификат типа, который подтверждал бы, что механическая инерция от устройства никак не сказывается на пилотажных свойствах ВС.

Должны быть предусмотрены способы выключения переносных устройств EFB (программные либо аппаратные) в тех случаях, когда пристегнутый ремнями член летного экипажа не может дотянуться до панели управления EFB. В этом случае возможно использование специально установленного сертифицированного устройства (например, кнопка, до которой член летного экипажа может дотянуться из кресла).

Заявитель должен обеспечить питание EFB от аккумулятора или внешнего источника, как это необходимо для намеченного использования.

Установленные на ВС питающие устройства должны соответствовать применимым правилам 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.

Заявитель должен обеспечить соответствие аккумуляторов применимым стандартам, определяющим их использование на ВС, а также предусмотреть процедуры предотвращения температурной нестабильности параметров или аналогичных неисправностей, которые



|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

могут быть связаны с аккумуляторами EFB (например, литиевыми аккумуляторами).

Необходимо учитывать, по крайней мере, следующие аспекты:  
опасность протечки;

безопасное хранение запасных аккумуляторов, включая возможность короткого замыкания;

опасные факторы, обусловленные постоянной зарядкой устройства на борту, включая перегрев аккумулятора.

16. Переносное устройство, которое крепится на теле члена экипажа (например, с помощью наколенника) или к деталям ВС (например, с помощью присосок), и его крепление должны быть рассчитаны удерживать разрешенные переносные устройства небольшой массы в видимом с рабочего места пилота положении. Данное переносное устройство не является обязательной деталью сертифицируемой конфигурации ВС. Его размещение необходимо оговорить в руководстве по политике и процедурам использования EFB, а также внести соответствующие дополнение в РПП эксплуатанта ВС.

Некоторые типы средств крепления в видимом положении могут иметь характеристики, которые заметно ухудшаются в результате старения или воздействия различных внешних условий. В таком случае необходимо принять меры к тому, чтобы характеристики крепления оставались в пределах допустимых ограничений, относящихся к планируемым полетам. Удерживающая способность вакуумных средств крепления (например, присосок) снижается при изменении давления. При их использовании необходимо показать, что они будут по-прежнему должным образом выполнять свои функции при рабочих абсолютных высотах в кабине.

Заявитель должен продемонстрировать, что в тех случаях, когда EFB смещается или открепляется от своего места размещения или когда размещенный в видимом положении EFB открепляется от ВС (вследствие турбулентности, маневрирования или другого воздействия), он не будет задевать органы управления полетом, повреждать оборудование в кабине пилотов или причинять телесные повреждения членам летного экипажа.

### **§ 3. Человеческий фактор**

17. Заявитель должен провести оценку интерфейса «человек-машина» и особенностей координации действий экипажа при использовании EFB. Когда это возможно, построение интерфейса пользователя EFB должно быть аналогичным (но не обязательно идентичным) принципам компоновки кабины летного экипажа. Рассмотрение полной системы должно включать, в числе прочего,

следующее:

общие аспекты, включая рабочую нагрузку, удобство пользования и интеграцию EFB в оборудование кабины летного экипажа, особенности отображения и освещения, отключение системы и отказы системы;

вопросы физического размещения, включая зону размещения, использование незакрепленных EFB, конструкция и расположение крепежных устройств;

нарушение антропометрических ограничений, кабинную вентиляцию и уровень звука динамика;

подготовку и правила работы, включая обучение использованию прикладных функций EFB, руководство по политике и процедурам EFB, качество учебных пособий по EFB и механизмы получения отзывов пользователей о применении EFB;

особенности оборудования;

особенности программного обеспечения и программных приложений.

### **ГЛАВА 3**

#### **ПРАВИЛА РАБОТЫ ЭКИПАЖА ВС**

18. Заявитель должен разработать правила использования EFB совместно с другим оборудованием кабины летного экипажа.

19. Если EFB выдает информацию, аналогичную выдаваемой существующими системами в кабине летного экипажа, то правила должны четко определять:

какой источник информации будет считаться основным;

какой источник будет использоваться в качестве второстепенного источника информации;

при каких условиях используется второстепенный источник;

какие предпринимаются действия в том случае, когда выдаваемая EFB информация не совпадает с информацией, поступающей из других источников в кабине летного экипажа, или, если используется несколько EFB, когда информация EFB различается друг с другом.

20. Если нормальные рабочие правила предусматривают наличие EFB для каждого члена летного экипажа, то весь комплект должен отвечать определению независимых платформ EFB.

21. Заявители должны включать требования к готовности EFB в руководство по производству полетов, оговаривать их в рамках перечня минимального оборудования.

22. Заявитель должен предусмотреть правило, позволяющее летным экипажам подтверждать номер и (или) дату изменения прикладного

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

программного обеспечения EFB, включая, в соответствующих случаях, версии базы данных (например, последнее обновление аэронавигационных карт).

23. Летным экипажам не требуется подтверждать даты изменений баз данных, которые не будут, в случае устаревших данных, отрицательно влиять на производство полетов. Правила должны четко определять предпринимаемые действия в том случае, когда программные приложения или загруженные в EFB базы данных являются устаревшими.

24. Использование EFB не должно увеличивать рабочую нагрузку членов экипажа на критических этапах полета. На других этапах полета правила работы экипажа должны обеспечивать нивелирование и (или) ограничение дополнительной рабочей нагрузки, связанной с использованием EFB.

25. Рабочая нагрузка должна распределяться между членами летного экипажа, обеспечивая удобное использование и постоянный контроль других функций летного экипажа и бортового оборудования. В РПП должны быть указаны этапы полета, на которых летный экипаж не может использовать EFB, если это предусмотрено.

26. Должна быть создана система представления донесений об отказах EFB. Необходимо внедрить процедуры информирования персонала по техническому обслуживанию и летных экипажей о нарушениях работы или отказах EFB, включая действия по отключению устройства до принятия профилактических мер.

## ГЛАВА 4 ПОДГОТОВКА ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ВС

### § 1. Предполагаемый предыдущий опыт членов экипажа

27. Подготовка к использованию EFB включает подготовку к работе как с EFB в целом, так и с загруженными на них приложениями и не должно включать базовое обучение по таким темам, как летно-технические характеристики ВС и прочее. Первоначальная подготовка по использованию EFB, следовательно, должна проводиться с учетом того, что при прохождении подготовки имеются базовые знания по функциям, выполняемым установленным программным обеспечением.

28. Программа подготовки должна быть составлена с учетом уровня подготовки и опыта членов экипажа.

Программы подготовки могут учитывать предыдущий опыт работы членов экипажа с EFB. Так, опыт работы с приложением по расчету летно-технических характеристик ВС на переносных EFB может учитываться при подготовке к работе с аналогичным приложением на встроенной EFB.

## **§ 2. Основные разделы подготовки к работе с EFB**

29. Подготовка членов экипажа к работе с EFB должна проводиться в соответствии с разработанными программами заявителя и включать следующие разделы:

- обзор архитектуры системы;
- предполетные проверки системы;
- ограничения системы;
- использование каждого рабочего программного приложения;
- 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;
- порядок действий в нештатных условиях и аварийных ситуациях (отказ компонентов EFB);
- дополнительная подготовка, касающаяся новых приложений, новых особенностей существующих приложений или изменений конфигурации оборудования;
- периодическая подготовка и квалификационные проверки;
- любые специальные вопросы, отмеченные Департаментом по авиации при эксплуатационной оценке EFB.

## **§ 3. Первоначальная подготовка к работе с EFB**

30. Первоначальная подготовка к использованию EFB проводится в зависимости от разновидности и сложности EFB (может меняться с учетом данных по эксплуатационной пригодности, полученных от производителя ВС). Подготовка проводится инструктором, обладающим соответствующей квалификацией.

Заявитель может организовывать теоретическую и наземную подготовку к работе с EFB разными методами, в том числе с помощью раздаточных материалов и материалов руководства по эксплуатации ВС, различных инструкций, наглядных материалов, наземных учебно-тренировочных устройств, компьютерных программ, данных контрольного моделирования полета, а также проведение тренажа в кабине ВС на земле. Теоретическая и наземная подготовка к работе со сложными EFB, как правило, подразумевает использование компьютерного обучения.

31. Теоретическая и наземная подготовка должна включать, как

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

минимум, следующее:

ознакомление с архитектурой системы и программным обеспечением;

ознакомление с особенностями блока индикации и его функциями; ограничения системы;

ограничения по использованию системы;

установленные программные приложения;

использование на различных этапах полета;

дополнительные процедуры (например MEL);

применение каждого приложения программного обеспечения;

ограничения на использование каждого из приложений программного обеспечения;

ввод данных;

перекрестная проверка данных ввода и результатов расчета;

использование полученных результатов.

32. В процессе наземной подготовки проводится тренажерная подготовка на FFS или тренаж в кабине ВС включающая, как минимум, следующее:

размещение переносного устройства EFB для использования;

практическое использование и управление дисплеем переносных устройств EFB;

выбор приложений программного обеспечения и их практическое использование;

устройства (методы) ввода данных в EFB;

контроль использования EFB в процессе выполнения полета;

предотвращение концентрации внимания на чем-либо;

перекрестная проверка данных ввода информации в EFB и сравнение результатов.

33. Знания и умения работы с EFB не включаются в перечень требований, проверяемых в ходе присвоения квалификационной отметки после переподготовки или при подтверждении/обновлении квалификационной отметки. Если стандартные рабочие процедуры эксплуатанта ВС предусматривают использование EFB строго определенного типа/модификации, оценивается навык работы с этими EFB.

34. Итоговый контроль подготовки членов экипажа к работе с EFB проводится на FFS или во время выполнения полета на ВС. В ходе итогового контроля в полете члены экипажа обязаны продемонстрировать подготовку, достаточную для выполнения стандартных процедур, которая должна включать применение EFB, а также знания и умения



использования EFB.

Оценке в ходе итогового контроля подлежит следующее:

умение работать со всеми установленными приложениями программного обеспечения;

выбор и работа с экранами EFB;

порядок проведения перекрестной проверки данных ввода и результатов расчета при установке приложения для расчета летно-технических характеристик ВС;

проверка актуальности информации и использование функции закрепления карты/схемы при установке приложения с картами/схемами аэродромов;

умение сохранять достаточный внешний обзор и не концентрировать все внимание на экране EFB, особенно на рулении, при установке приложения с индикацией движущейся карты;

действия в случае отказа компонентов системы EFB, в том числе в случае перегрева аккумуляторов.

35. В случаях, если внедрение в эксплуатацию EFB требует изучение различий или проведения ознакомительной подготовки, программа подготовки должна включать разделы, предусмотренные для первоначальной подготовки к работе с EFB.

#### **§ 4. Переподготовка на другой тип ВС**

36. Переучивание на другой тип ВС может не учитывать все допустимые модификации одного типа ВС и все разновидности устанавливаемого оборудования. Поэтому данная подготовка не предполагает изучение EFB, за исключением случаев, когда на всех модификациях ВС данного типа установлено оборудование EFB. При этом в тех случаях, когда переучивание на другой тип ВС совмещено с курсами переподготовки эксплуатанта ВС, в программу обучения должен быть включен раздел, посвященный EFB, когда рабочие процедуры членов экипажа предполагают ее использование.

37. Рекомендуются в ходе подготовки и итогового контроля применять EFB, которая настроена в соответствии с особенностями конкретного ВС.

Это правило учитывается при прохождении подготовки по разработанной заявителем и утвержденной Департаментом по авиации программе подготовки.

Для всех других типах EFB рекомендуется, чтобы было установлено и применимо EFB на учебном оборудовании (комплексном тренажере FFS) с использованием его на всех этапах полета, когда его использование предусмотрено стандартными рабочими процедурами членов экипажа.

Если учебное оборудование не позволяет установить или использовать EFB, эксплуатант ВС может разработать иные методы, позволяющие достичь аналогичного результата.

## **§ 5. Периодическая подготовка**

38. Применение EFB не требует прохождения периодической подготовки, при условии, что функции EFB регулярно используются при производстве полетов. При этом заявитель должен обеспечить, чтобы в программу ежегодной наземной подготовки было включено изучение стандартных рабочих процедур членов экипажа, предусматривающих использование EFB.

Периодическая проверка по использованию EFB должна быть интегрирована в те элементы летной проверки, которые применимы к использованию EFB.

Если парк ВС включает суда разного типа, а также, если EFB установлены не на всех ВС, должна проводиться дополнительная подготовка применительно конкретному типу ВС.

## **ГЛАВА 5 ОЦЕНКА РИСКОВ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ EFB**

39. Заявителю необходимо определить, какие данные и информацию при использовании EFB он должен собирать, для обеспечения безопасности полетов.

Оценка рисков использования EFB представляет собой процесс, который должен обеспечивать определение рисков, связанных с использованием каждой функции EFB, и позволять заявителю поддерживать такие риски на приемлемом уровне путем введения надлежащих мер защиты.

Оценка рисков должна проводиться до получения специального разрешения на выполнение полетов с использованием EFB, и результаты должны пересматриваться на периодической основе в процессе его использования.

40. Основываясь на результатах оценки рисков использования EFB, эксплуатант ВС должен определить архитектуру программного обеспечения, персонал, процедуры и (или) оборудование, которые позволят устранять, снижать или ограничивать риски, связанные с выявленным отказом в системе.

Защиту от отказов или нарушений работы EFB могут обеспечить следующие меры, применяемые отдельно или в сочетании:

архитектура системы;

автономные и резервные источники питания EFB;  
электронные резервные варианты использования последней известной устойчивой конфигурации (например, до обновления);  
резервные приложения EFB, встроенные в независимые платформы EFB;  
бумажные инструкции, имеющиеся у отдельных членов экипажа;  
полный комплект бумажной резервной документации в кабине летного экипажа.

## **ГЛАВА 6**

### **ФУНКЦИИ EFB**

41. Функциями EFB, используемыми для обеспечения безопасности полетов ВС, считаются такие функции, отказ, нарушение или неправильное использование которых будет отрицательно сказываться на безопасности выполнения полетов (например, увеличение рабочей нагрузки летного экипажа на критических этапах полета, снижение функциональных возможностей или запасов безопасности).

42. Такие функции следует отразить в руководстве по производству полетов и увязать с эксплуатационными спецификациями.

43. Перечисленные ниже пункты могут считаться примерами приложений, обеспечивающих такие функции, в зависимости от их использования, связанных с ними процедур и мер защиты от отказов:

программы электронного просмотра и отображения документации, которая должна иметься в кабине согласно установленным правилам (при условии утверждения, когда это необходимо);

приложения для просмотра электронных аэронавигационных карт;

приложения для отображения подвижной карты аэропорта, не используемые в качестве основного средства наведения на земле и применяемые совместно с другими инструкциями и процедурами;

визуализация информации установленных в кабине видеокамер и камер внешнего обзора ВС;

программные приложения для расчета летно-технических характеристик ВС, например характеристик взлета, полета по маршруту, захода на посадку, посадки и ухода на второй круг;

приложения для расчета массы и центровки.

Упомянутые программные приложения требуют особого внимания при их оценке, как указано в Добавлении А Doc 10020 «Руководство по электронным полетным планшетам (EFB)».

44. Перечисленные ниже функциональные возможности не являются функциями EFB и, если они не сертифицированы в качестве функций электронного оборудования, не должны предусматриваться в EFB:

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

отображение информации, которая может тактически использоваться членами летного экипажа для проверки, контроля или определения местоположения или траектории ВС при следовании по намеченному навигационному маршруту или обходе зоны неблагоприятных метеоусловий, препятствий или других ВС в полете или на земле;

отображение информации, которая может непосредственно использоваться летным экипажем для оценки в реальном времени состояния критических и основных бортовых систем и (или) для управления критическими и основными бортовыми системами после отказа, подменяя информацию существующего установленного оборудования;

обмен данными с органами ОВД;

передача данных в бортовые системы, не сертифицированные для использования с этой целью;

любая другая функция, требующая сертификации летной годности по решению Департамента по авиации.

45. Отображение собственного местоположения в полете для стратегического использования не является требованием Департамента по авиации и конкретно не рассматривается.

Если эксплуатант ВС принимает решение внедрить отображение собственного местоположения в полете в приложении EFB, следует учесть и надлежащим образом снизить следующие риски:

использование опасной ложной информации (в частности, в случае ошибочного местоположения или застывшего изображения);

неправильное использование информации для пилотирования, например для целей контроля за выдерживанием линии;

уделение чрезмерного внимания информации, поступающей с EFB, и чрезмерное время, затрачиваемое на просмотр экрана;

противоречие информации данным сертифицированных систем ВС.

Возможные последствия неправильных действий по снижению рисков включают увеличение рабочей нагрузки и ухудшение ситуационной осведомленности. В некоторых случаях экипажи могут неосознанно сформировать чрезмерное доверие к этой несертифицированной, но наглядной информации.

46. Система EFB должна обеспечивать интуитивно понятный для пользователя интерфейс, который совместим с различными приложениями EFB. Такой интерфейс должен включать, в числе прочего, методы ввода данных, принципы цветового кодирования и символику.

47. Необходимо учитывать такие особенности программных приложений, как простота доступа к стандартным функциям,

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

единообразие символов, терминов и сокращений, удобочитаемость текста, чувствительность системы, методы взаимодействия, использование цвета, отображение состояния системы, сообщения об ошибках, управление несколькими приложениями, текст и информация за пределами экрана и использование активных зон.

«Красный» цвет должен использоваться только для указания предупреждения. «Желтый» цвет следует использовать для указания предостережения. Любой другой цвет может использоваться для целей, не относящихся к предупреждениям или предостережениям, при условии, что используемые цвета значительно отличаются от упомянутых выше для исключения возможной путаницы. Сообщения и уведомления EFB должны быть объединены (или совместимы) с сигнализацией других систем в кабине летного экипажа. Звуковые сообщения EFB запрещены на критических этапах полета. Нормативные требования, которым противоречит приведенная выше рекомендация, должны выполняться в первоочередном порядке.

48. Необходимо иметь индикацию состояния прикладной функции (полностью или частично отключена или невидима или недоступна для пользователя), как сообщения об ошибках системы, выдаваемые по запросу пользователя. Целесообразно установить приоритетность таких сообщений о состоянии и нарушении функций EFB.

49. Если вводимые пользователем данные имеют неправильный формат или не соответствуют типу, предусмотренному для прикладного процесса, EFB не должен принимать такие данные. Должно выдаваться сообщение об ошибке, которое уведомляет о неправильных введенных данных и указывает тип ожидаемых данных.

50. Система должна обеспечивать пользователю обратную связь, когда команда пользователя принимается. Если система занята внутренними задачами, которые препятствуют немедленной обработке команды пользователя (например, расчеты, самопроверки или обновление данных), EFB должен выдать указатель «система занята» (например, иконку часов) для информирования пользователя о том, что система не может немедленно обрабатывать входные команды. Время реакции системы на команду пользователя должно быть увязано с применением планируемой функции.

51. Если часть документа не является полностью видимой на располагаемом поле дисплея, например, при использовании операций «масштабирования» или «прокрутки», наличие информации вне экрана должно четко указываться единообразным образом. Для некоторых предусмотренных функций может быть неприемлемым отсутствие



|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

индикации о наличии информации вне экрана. Данный аспект необходимо оценивать исходя из программного приложения и намеченной эксплуатационной функции.

52. Разработчикам программного обеспечения и эксплуатантам ВС настоятельно рекомендуется оценить пригодность существующего взаимодействия «человек – машина» (далее – НМІ), прежде чем самим приступать к разработке нового НМІ. Также рекомендуется спустя некоторый период повседневной эксплуатации НМІ оценить его на предмет непредвиденных ошибок человека, уделив особое внимание конкретным условиям эксплуатанта ВС, которые требуют изменения или улучшения применяемых конструктивных решений.

53. Заявитель должен внедрить систему управления EFB. Сложные системы EFB могут потребовать использования нескольких сотрудников для обслуживания системы управления EFB. Однако по крайней мере одному лицу (например, назначенному администратору службы EFB) должно быть поручено осуществление контроля за использованием EFB, включая распределение соответствующих обязанностей в рамках управленческой структуры эксплуатанта ВС.

54. Администратор службы EFB является ключевым звеном между заявителем и системой EFB, а также поставщиками программного обеспечения.

55. Администратор службы EFB отвечает за управление конфигурацией оборудования и программных приложений, а также за предотвращение, в частности, установки несанкционированного программного обеспечения. Администратор службы EFB несет ответственность за обеспечение того, что только действительная версия прикладного программного обеспечения и последние комплекты данных устанавливаются в EFB. Применительно к некоторым программным приложениям эксплуатанты ВС должны иметь возможность осуществлять собственную проверку содержимого данных до их загрузки и (или) допуска к применению в эксплуатации.

56. Система управления EFB должна гарантировать, что программные приложения функций, которые непосредственно не связаны с операциями, осуществляемыми летным экипажем на ВС (например, сетевая поисковая программа, почтовая программа, программа управления изображением), не будут оказывать отрицательного влияния на работу EFB.

57. Каждое лицо, занимающееся управлением EFB, должно пройти надлежащее обучение своим обязанностям и хорошо знать используемое оборудование, операционную систему и соответствующие программные

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

приложения, а также иметь представление о производстве полетов.

58. Администратор службы EFB устанавливает процедуры, которые будут исключать несанкционированные изменения приложений EFB. Руководство по политике и процедурам EFB может являться частью руководства по производству полетов эксплуатанта ВС или быть издана отдельным документом.

59. Необходимо установить процедуры технического обслуживания EFB.

60. Администратор службы EFB несет ответственность за процедуры и системы обеспечения защиты и целостности EFB, описанные в руководстве по политике и процедурам EFB. Необходимый уровень защиты EFB зависит от критичности используемых приложений.

61. Любое новое или модифицированное приложение EFB требует проведения повторной оценки на предмет правильности функционирования и необходимости дополнительной подготовки или правил.

62. Заявитель должен убедиться, что разработчик программного обеспечения применяет процесс обеспечения качества оказываемых услуг. Процессы разработки и верификации программного обеспечения должны быть включены и задокументированы в рамках процесса обеспечения качества.

## ГЛАВА 7

### ПРОЦЕСС ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ОЦЕНКИ

63. Процесс эксплуатационной оценки проводится с целью получения специального разрешения на выполнение полетов с использованием EFB.

64. Департамент по авиации и заявитель согласовывают такие вопросы, как существо оценки, роль Департамента по авиации или Авиационной инспекции, применимые требования, необходимы ли экспериментальные проверки и когда и каким образом они должны проводиться и оформляться, за какие документы и действия несет ответственность эксплуатант ВС на каждом этапе процесса получения специального разрешения.

65. Заявитель предоставляет в Департамент по авиации для согласования план выполнения установленных требований при подготовке к использованию EFB.

Департамент по авиации рассматривается план на предмет его полноты и соответствия применимым правилам. После согласования Департаментом по авиации плана, заявитель должен четко определить

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

порядок использования EFB (с использованием или без использования резервной бумажной документации или сочетания электронной и бумажной информации).

Заявитель в соответствии с планом разрабатывает и утверждает необходимую документацию, проводит необходимые мероприятия и предоставляет в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов с использованием EFB по форме согласно приложению 29, установленной АП № 100, и следующую подтверждающую документацию:

- информация о пригодности EFB для эксплуатации;
- спецификации оборудования и программных приложений EFB;
- изменения в РПП/руководства по эксплуатации EFB;
- программа обучения использованию EFB;
- сведения о подготовке членов экипажа и администратора EFB;
- сведения с результатами оценки EFB;
- оценка рисков использования EFB.

66. В тех случаях, когда заявитель планирует начать использование новой EFB, инспекторы должны участвовать в тренажерной или летной подготовке членов экипажа при эксплуатационной оценке использования EFB.

Дополнительные тренажерные или летные оценки не требуются для включения новой EFB в существующее утверждение, если отсутствуют значительные изменения предусмотренных функций EFB.

67. Департамент по авиации должен изучить подтверждающую документацию и программу использования предлагаемой EFB, а также другую вспомогательную документацию и процедуры.

При рассмотрении подтверждающей документации, Департамент по авиации использует перечень вопросов, подлежащих рассмотрению при оценке подтверждающей документации, приведенный в приложении 1 к настоящему Дополнению.

68. При отсутствии замечаний после рассмотрения подтверждающей документации, заявитель уведомляет Департамент по авиации о своем намерении провести эксплуатационную оценку путем предоставления плана проведения эксплуатационной оценки, который должен включать, по меньшей мере, следующую информацию:

- дата начала тестового периода;
- планируемая продолжительность тестового периода;
- задействованные ВС;
- программное обеспечение системы EFB;
- типы программных приложений;

Заявитель при выполнении полетов должен обеспечить наличие на

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

борту ВС разрешения Департамента по авиации на использование EFB в виде согласованного с Департаментом по авиации плана проведения эксплуатационной оценки.

69. При выполнении полетов в течение тестового периода эксплуатанты ВС должны сохранять бумажную документацию в качестве резервной для всей электронной информации.

Общая цель тестового периода для приложений EFB предназначена для того, чтобы эксплуатант ВС мог продемонстрировать, что EFB обеспечивает как минимум уровни доступности, удобства использования и надежности, соответствующие бумажной документации.

При выполнении полетов в течение тестового периода с использованием EFB экипаж заполняет на каждый полет отчет по форме, согласно приложению 4 к настоящему Дополнению.

Данные отчеты прикладываются к итоговому отчету по результатам тестового периода.

Для всех приложений EFB тестовый период должен показать, что:

члены летного экипажа могут работать с приложениями EFB;

административные процедуры эксплуатанта ВС действуют и функционируют правильно;

эксплуатант ВС способен своевременно обновлять приложения на EFB, где задействована база данных;

внедрение EFB не оказывает негативного влияния на работу эксплуатанта ВС и процедуры при выполнении полетов, и что альтернативные процедуры обеспечивают приемлемый эквивалент, если EFB недоступна (неисправна);

оценка рисков, связанных с использованием EFB, соответствует типу деятельности, для которой будет использоваться EFB по завершении тестового периода (с сохранением или без сохранения резервных бумажных носителей).

70. Заявители, приступающие к использованию EFB без резервной бумажной документации, должны предусмотреть надлежащие защитные процедуры доступа к необходимой информации в случае отказов EFB.

Заявитель может отказаться от использования резервных бумажных носителей, если он подтвердит, что EFB обладает достаточной устойчивостью к сбоям и ошибкам.

71. Заявитель оформляет и предоставляет в Департамент по авиации итоговый отчет по результатам тестового периода, в котором описываются все выполненные действия и все процедуры для обеспечения эксплуатации EFB с отражением сведений, перечисленных в приложении 2 к настоящему Дополнению.

72. Проверка заявителя на соответствие требованиям для

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

использования бортовой электронной информационной системы проводится инспекторами с применением инспекционного контрольного перечня проверки соответствия заявителя требованиям для использования бортовой электронной информационной системы, приведенном в приложении 4 к настоящему Дополнению.

73. Департамент по авиации по заключению инспекторов, изложенному в инспекционном контрольном перечне проверки соответствия заявителя требованиям для использования бортовой электронной информационной системы, принимает решение о допуске заявителя к полетам с использованием EFB.

74. В случае, если Департамент по авиации определит, что надежность и (или) функции предлагаемого EFB являются неприемлемыми, он должен уведомить заявителя о необходимости принятия корректирующих действий. До выдачи специального разрешения EFB недостатки должны быть устранены и проведена повторная оценка применения EFB.

Если надежность и (или) функции предлагаемого EFB являются приемлемыми, исходя из полученных данных, то Департамент по авиации выдает специальное разрешение на выполнение полетов с использованием EFB и вносит его в соответствующий раздел эксплуатационных спецификаций сертификата эксплуатанта ВС.

75. При проведении процедуры сертификации заявитель подтверждает выполнение требований для выполнения полетов с использованием EFB.

76. Для подтверждения специального разрешения к полетам с использованием EFB заявитель предоставляет в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов с использованием EFB по форме, согласно приложению 29, установленной АП № 100, и следующую подтверждающую документацию:

спецификации оборудования и программных приложений EFB (если были изменения);

изменения в РПП/руководства по эксплуатации EFB (если были изменения);

сведения о подготовке членов экипажа;

сведения с результатами оценки рисков при использовании EFB на каждом типе ВС.;

иные документы по запросу Департамента по авиации (при необходимости).

Рассмотрение документов осуществляется в соответствии с инспекционным контрольным перечнем согласно приложению 5 к настоящему Дополнению.





77. Когда в существующее специальное разрешение на использование EFB добавляется новое ВС, необходимо рассмотреть пригодность EFB для данного ВС. Для этого заявитель представляет в Департамент запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов с использованием EFB по форме согласно приложению 29, установленной АП № 100, и следующую подтверждающую документацию:

- доклад о пригодности EFB для эксплуатации на новом ВС;
- изменения в РПП/руководства по эксплуатации EFB;
- сведения о подготовке членов экипажа;
- оценка рисков использования EFB на новом ВС.

Рассмотрение документов осуществляется в соответствии с инспекционным контрольным перечнем согласно приложению 3 к настоящему Дополнению с учетом особенностей использования EFB на данном ВС.

## **ГЛАВА 8**

### **КОНТРОЛЬ ЗА ЭКСПЛУАТАНТАМИ ВС, ДОПУЩЕННЫМИ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ БОРТОВОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ (EFB)**

78. Контроль за эксплуатантами ВС, допущенными к полетам с использованием EFB, осуществляется в соответствии с Программой контроля (надзора) Департамента по авиации.

79. При обнаружении отклонений от соблюдения правил полетов с использованием EFB Департамент по авиации может аннулировать специальное разрешение.

Перечень вопросов, подлежащих рассмотрению при оценке  
подтверждающей документации

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_

| Часть 1. ОБОРУДОВАНИЕ                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Сертифицировал ли Департамент по авиации установленные средства EFB на соответствие принятым авиационным стандартам в рамках сертификации ВС на основании эксплуатационного бюллетеня изготовителя первоначального оборудования?                                                                | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Оценил ли эксплуатант ВС физическое использование устройства в кабине летного экипажа, включая его безопасное размещение, ударостойкость (крепежные устройства и EFB, если установлены), влияние на безопасность полетов и использование в нормальных внешних условиях, включая турбулентность? | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Будет ли отображение разборчивым во всех условиях внешнего освещения, имеющих место в кабине летного экипажа днем и ночью?                                                                                                                                                                      | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Продемонстрировал ли эксплуатант ВС отсутствие электромагнитных помех со стороны EFB для работы бортового оборудования?                                                                                                                                                                         | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Проведена ли проверка EFB, подтверждающая его работоспособность в ожидаемых внешних условиях (например, диапазон температур, низкая влажность, абсолютная высота)?                                                                                                                              | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Разработаны ли процедуры определения уровня снижения емкости аккумулятора в процессе срока службы EFB?                                                                                                                                                                                          | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Распространяется ли утверждение летной годности на возможность подсоединения EFB к сертифицированным бортовым системам?                                                                                                                                                                         | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Продемонстрировал ли эксплуатант ВС, что при соединении друг с другом двух или более EFB такое соединение не оказывает отрицательного влияния на в ином случае независимые платформы EFB?                                                                                                       | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Может ли летный экипаж легко регулировать яркость и контрастность отображения EFB в зависимости от различных условий освещения?                                                                                                                                                                 | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Часть 2. УСТАНОВКА                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                             |
| <b>Крепление</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                             |
| Утверждена ли установка крепежного устройства в соответствии с применимыми правилами летной годности?                                                                                                                                                                                           | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Является ли очевидным, что EFB в своем крепежном устройстве не                                                                                                                                                                                                                                  | Да <input type="checkbox"/>                                                                 |

|                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                        |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <p>Департамент по авиации</p>                                                                                                                                               | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |  |
| <p>создает механических помех свободному и полному перемещению любого органа управления полетом во всех эксплуатационных условиях и не задевает такое другое оборудование, как застёжки, кислородные шланги и пр.?</p>                                      | <p>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>                                   |  |
| <p>Имеется ли подтверждение того, что закрепленное EFB не препятствует входу, выходу и аварийному покиданию экипажа?</p>                                                                                                                                    | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Является ли очевидным, что закрепленный EFB не мешает визуальному обзору или физическому доступу к дисплеям или органам управления ВС?</p>                                                                                                               | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Сводит ли к минимуму местоположение закрепленного EFB влияние бликов и (или) отражений?</p>                                                                                                                                                              | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Обеспечивает ли способ крепления EFB удобный доступ к органам управления EFB и свободный незаслоненный обзор дисплея EFB?</p>                                                                                                                            | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Может ли летный экипаж легко регулировать крепление EFB для компенсации бликов и отражений?</p>                                                                                                                                                          | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Предусматривает ли размещение EFB достаточный обдув устройства, если это необходимо?</p>                                                                                                                                                                 | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p align="center"><b>Часть 3. ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ</b><br/>(Данная часть должна заполняться несколько раз для учета различных рассматриваемых программных приложений)</p>                                                                                |                                                                                                        |  |
| <p>Программное приложение: (указать название программного приложения)</p>                                                                                                                                                                                   | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Считается ли приложение функцией EFB?</p>                                                                                                                                                                                                                | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Проведена ли оценка программного приложения для подтверждения того, что представляемая члену летного экипажа информация является правильным и точным отображением заменяемых документов или карт?</p>                                                    | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Проведена ли оценка программного приложения для подтверждения того, что предоставляемые члену летного экипажа результаты вычислений являются правильным и точным решением (например, летно-технические характеристики, масса и центровка (M&amp;B))?</p> | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Обладает ли программное приложение надлежащими мерами защиты для обеспечения целостности данных (например, предотвращение несанкционированных действий)?</p>                                                                                             | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Имеет ли система EFB в целом логичный и интуитивный интерфейс пользователя, рассчитанный на различные встроенные программные приложения?</p>                                                                                                             | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Проведена ли оценка программного обеспечения EFB применительно к аспектам «человек – машина» и рабочей нагрузке?</p>                                                                                                                                     | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/></p>                                    |  |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                        |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <p>Департамент по авиации</p>                                                                                                                                                                                                                                            | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p>Н/П <input type="checkbox"/></p>                                                                    |  |
| <p>Учитывает ли программное приложение рекомендации, касающиеся человеческого фактора?</p>                                                                                                                                                                                                                                                               | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Может ли летный экипаж легко определить достоверность и срок действия программного приложения и баз данных, установленных в EFB, если в этом возникнет необходимость?</p>                                                                                                                                                                             | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Подача питания/аккумуляторы</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                        |  |
| <p>Имеется ли другая возможность, помимо автомата защиты сети, отключить источник питания (например, может ли член летного экипажа легко вытащить вилку из установленной розетки)?</p>                                                                                                                                                                   | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Подходит ли источник питания для устройства?</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Имеются ли инструкции/процедуры, касающиеся отказа или неисправности аккумулятора?</p>                                                                                                                                                                                                                                                                | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Обеспечивает ли аккумулятор и (или) внешний источник питания EFB такого уровня, который необходим для намеченной операции?</p>                                                                                                                                                                                                                        | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Подтвердил ли эксплуатант ВС соответствие аккумуляторов применимым стандартам?</p>                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Кабельная проводка</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                        |  |
| <p>Принял ли эксплуатант ВС меры к тому, чтобы любой кабель, подсоединенный к EFB, который установлен в специальное крепежное устройство или удерживается в руках, не представлял проблем в эксплуатации или для безопасного выполнения полета (например, не мешал перемещению органов управления полетом, выходу, использованию кислородной маски)?</p> | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Размещение</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                        |  |
| <p>Если крепежное устройство отсутствует, можно ли легко и надежно разместить EFB, обеспечив к нему свободный доступ в полете?</p>                                                                                                                                                                                                                       | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Является ли очевидным, что место размещения не создает какой-либо опасности для выполнения полета ВС?</p>                                                                                                                                                                                                                                             | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Видимое положение</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                        |  |
| <p>Задokumentировал ли эксплуатант ВС размещение в видимом положении?</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Принял ли эксплуатант ВС меры к тому, чтобы характеристики размещения оставались в пределах допустимых ограничений для предлагаемых операций?</p>                                                                                                                                                                                                     | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/><br/> Н/П <input type="checkbox"/></p> |  |
| <p>Провел ли эксплуатант ВС демонстрацию того, что, если EFB смещается или открепляется от своего места размещения или если размещенный в</p>                                                                                                                                                                                                            | <p>Да <input type="checkbox"/><br/> Нет <input type="checkbox"/></p>                                   |  |

|                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                        |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <p>Департамент по авиации</p>                                                                                                                                                          | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |  |
| <p>видимом положении EFB открепляется от ВС (в результате турбулентности, маневрирования или других действий), он не будет задевать органы управления полетом, повреждать оборудование в кабине пилотов или причинять телесные повреждения членам летного экипажа?</p> | <p>Н/П <input type="checkbox"/></p>                                                                    |  |
| <p>Часть 4. УПРАВЛЕНИЕ</p>                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                        |  |
| <p>Управление EFB</p>                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                        |  |
| <p>Имеется ли система управления EFB?</p>                                                                                                                                                                                                                              | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Поручено ли конкретному лицу осуществлять контроля за всей системой EFB и исполнением соответствующих обязанностей в рамках управленческой структуры эксплуатанта ВС?</p>                                                                                           | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Определены ли четко полномочия и обязанности в рамках системы управления EFB?</p>                                                                                                                                                                                   | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Выделены ли адекватные ресурсы для управления EFB?</p>                                                                                                                                                                                                              | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Определены ли четко обязанности третьих сторон (например, продавца программного обеспечения)?</p>                                                                                                                                                                   | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Правила работы экипажа</p>                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                        |  |
| <p>Имеется ли четкое описание системы, принципов ее работы и эксплуатационных ограничений?</p>                                                                                                                                                                         | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Включены ли требования к готовности EFB в руководство по производству полетов и (или) учтены в перечне минимального оборудования (MEL)?</p>                                                                                                                         | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Включены ли правила работы экипажа с EFB в существующее руководство по производству полетов?</p>                                                                                                                                                                    | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Имеются ли предусмотренные для экипажа перекрестные проверки критически важных для безопасности полетов данных (например, расчеты летно-технических характеристик, массы и центровки (M&amp;B))?</p>                                                                | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Если EFB представляет информацию, подобную информации, выдаваемой существующими бортовыми системами, указывают ли процедуры, какая информация считается основной?</p>                                                                                               | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Имеются ли правила на тот случай, когда информация, представляемая EFB, не согласуется с информацией, выдаваемой другими источниками в кабине летного экипажа, или, если используется несколько EFB, когда один EFB противоречит другому?</p>                       | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Имеются ли правила, определяющие действия, которые следует предпринять в том случае, когда программные приложения или базы данных, загруженные в EFB, становятся устаревшими?</p>                                                                                   | <p>Да <input type="checkbox"/><br/>Нет <input type="checkbox"/><br/>Н/П <input type="checkbox"/></p>   |  |
| <p>Имеются ли правила предотвращения использования летными</p>                                                                                                                                                                                                         | <p>Да <input type="checkbox"/></p>                                                                     |  |



|                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                 |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Департамент по авиации<br>                                                                                                            | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |  |
| экипажами неправильной информации?                                                                                                                                                                                    | Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>                                    |  |
| Существует ли система представления сведений об отказах системы?                                                                                                                                                      | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Разработаны ли правила работы экипажа с расчетом на снижение и (или) ограничение дополнительной рабочей нагрузки, связанной с использованием EFB?                                                                     | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Определены ли правила информирования специалистов по техническому обслуживанию и летные экипажи о нарушении работы или отказе EFB, в том числе действия по отключению устройства до принятия корректирующих действий? | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Оценка рисков использования EFB                                                                                                                                                                                       |                                                                                                 |  |
| Проведена ли оценка рисков использования EFB?                                                                                                                                                                         | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Имеются ли правила/инструкции, касающиеся потери данных и выявления искаженных/неправильных выходных данных?                                                                                                          | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Имеется ли порядок действий на случай непредвиденного полного или частичного отказа EFB?                                                                                                                              | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Имеется ли порядок действий на случай отказа двух EFB (например, использование бумажного контрольного перечня или третьего EFB)?                                                                                      | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Включены ли в руководство по производству полетов требования к наличию EFB при вылете (например, минимальное количество EFB на борту)?                                                                                | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Предусмотрены и опубликованы ли MEL. или порядок действий на случай отказа EFB?                                                                                                                                       | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Подготовка                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                 |  |
| Соответствуют ли учебные пособия оборудованию и опубликованным правилам EFB?                                                                                                                                          | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Охватывает ли подготовка тематику пунктов, перечисленных в главе 8 «Подготовка членов экипажа»?                                                                                                                       | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Правила управления оборудованием                                                                                                                                                                                      |                                                                                                 |  |
| Имеются ли документально оформленные правила управления конфигурацией оборудования EFB?                                                                                                                               | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Включают ли указанные правила техническое обслуживание оборудования EFB?                                                                                                                                              | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/>     |  |
| Правила управления программным обеспечением                                                                                                                                                                           |                                                                                                 |  |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                      |                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Имеются ли документально оформленные правила управления конфигурацией загруженного программного обеспечения и контроля права доступа к программному обеспечению EFB? | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Существуют ли надлежащие меры защиты для предотвращения повреждения операционных систем, программного обеспечения и баз данных?                                      | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Имеются ли надлежащие меры защиты от нарушения работоспособности системы, вредоносных программ и несанкционированного доступа?                                       | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Установлены ли правила отслеживания срока действия/обновлений базы данных?                                                                                           | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Имеются ли документально оформленные правила управления целостностью данных?                                                                                         | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |
| Если оборудование закреплено за летным экипажем, существуют ли правила его личного использования?                                                                    | Да <input type="checkbox"/><br>Нет <input type="checkbox"/><br>Н/П <input type="checkbox"/> |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

(должность, подпись, фамилия, инициалы, представителя эксплуатанта ВС, заявителя)

Сведения, подлежащие освещению в итоговом эксплуатационном отчете

Общее описание внедряемой EFB (оборудование, программное обеспечение и программные приложения).

Описание всех приложений, подлежащих оценке.

Сводные результаты оценки рисков по каждому приложению и применяемые меры по снижению рисков.

Оценка человеческого фактора для EFB в целом, операторского интерфейса и всех приложений.

Описание процедур администрирования EFB, включая руководство по использованию EFB.

Для переносных устройств EFB, не использующих встроенные устройства:

- выполнение требований по электромагнитным помехам;
- выполнение требований к литиевым аккумуляторным батареям;
- выполнение требований по разгерметизации;
- описание источников питания.

Для переносных устройств EFB, использующих встроенные устройства:

- подтверждение допуска летной годности крепежного устройства;
- описание местоположения экрана EFB;
- описание использования встроенных устройств;
- выполнение требований по электромагнитным помехам;
- выполнение требований к литиевым аккумуляторным батареям;
- выполнение требований по разгерметизации;
- описание источников питания;
- описание передачи данных.

Для встроенных устройств EFB:

подтверждение допуска летной годности встроенного оборудования (для встроенных EFB).

Описание оценки рисков EFB (может быть как часть системы управления рисками и выявления опасностей).

Оценка операторского интерфейса программных приложений.

Описание рабочих процедур экипажа.

Процедуры по использованию EFB совместно с другими системами кабины экипажа.

Оповещение экипажа о внесении изменений в программное обеспечение/базу данных.



Процедуры по снижению и (или) контролю рабочей нагрузки.

Обязанности членов экипажа по выполнению расчетов летно-технических характеристик.

Система безопасности EFB.

Описание системы текущего техобслуживания EFB.

Описание обучения членов экипажей.

Обучение административного персонала EFB.

Отчет о результатах использования EFB во время тестового периода.

Предложения по резервированию информации на бумажных носителях на начальных этапах работы EFB (если планируется такой вариант использования).

Предложения по использованию EFB без резервирования информации на бумажных носителях (если планируется такой вариант использования).

Приложение 3  
к Дополнению 8

Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия заявителя  
требованиям для использования бортовой электронной информационной  
системы (EFB)  
(при первоначальном получении специального разрешения)

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                              | Статус соответствия |     |                 | Примечание |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----|-----------------|------------|
|          |                                                                                                                           | Да                  | Нет | Не<br>применимо |            |
| 1.       | Общие требования                                                                                                          |                     |     |                 |            |
| 1.1      | Одобрение установленных средств EFB в рамках сертификации ВС.                                                             |                     |     |                 |            |
| 1.2      | Оценка рисков при использовании EFB                                                                                       |                     |     |                 |            |
| 1.3      | Распорядительный документ авиакомпании о подготовке к переходу на EFB.                                                    |                     |     |                 |            |
| 1.4      | Информация о выборе аппаратных средств и программного обеспечения.                                                        |                     |     |                 |            |
| 1.5      | Описание всех приложений программного обеспечения, подлежащих оценке                                                      |                     |     |                 |            |
| 1.6      | Оценка рисков по каждому приложению (если применимо)                                                                      |                     |     |                 |            |
| 1.7      | Оценка человеческого фактора для системы EFB в целом, операторского интерфейса и всех приложений программного обеспечения |                     |     |                 |            |
| 1.8      | Описание и заключение об оценке операторского интерфейса программного обеспечения.                                        |                     |     |                 |            |
| 1.9      | Наличие в РПП соответствующей главы по работе с EFB.                                                                      |                     |     |                 |            |
| 1.10     | Наличие руководства по использованию EFB.                                                                                 |                     |     |                 |            |
| 1.11     | Квалификация администратора EFB                                                                                           |                     |     |                 |            |
| 1.12     | Описание процедур администрирования EFB: контроль за соответствием EFB требованиям; система безопасности EFB.             |                     |     |                 |            |
| 1.13     | Описание рабочих процедур членов экипажа                                                                                  |                     |     |                 |            |
| 1.14     | Программа подготовки членов экипажей                                                                                      |                     |     |                 |            |
| 1.15     | Допуск членов экипажа к использованию EFB                                                                                 |                     |     |                 |            |
| 1.16     | Описание и процедуры текущего техобслуживания EFB                                                                         |                     |     |                 |            |
| 1.17     | Акт тестирования на быструю разгерметизацию.                                                                              |                     |     |                 |            |
| 1.18     | Отчет об установке оборудования EFB (если применимо):                                                                     |                     |     |                 |            |
|          | сервисный бюллетень, применимый к ВС;                                                                                     |                     |     |                 |            |
|          | карты-наряды, подтверждающие выполнение установки EFB;                                                                    |                     |     |                 |            |
|          | дополнения к технической и летной документации ВС (AMM, AIPC, ELA, WDM,                                                   |                     |     |                 |            |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|           |                                                                                                                                                        |  |  |  |  |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
|           | AFM, QRH и т.д.);                                                                                                                                      |  |  |  |  |
|           | инструкции по поддержанию летной годности оборудования EFB;                                                                                            |  |  |  |  |
|           | установка крепежного устройства в соответствии с применимыми правилами летной годности                                                                 |  |  |  |  |
|           | удостоверение о допуске к эксплуатации после выполнения работ по установке оборудования EFB.                                                           |  |  |  |  |
| 1.19      | Итоговый эксплуатационный отчёт (составляется по истечении срока тестовой эксплуатации оборудования EFB):                                              |  |  |  |  |
| 1.20      | Отчеты о результатах оценочных испытаний отдельных элементов EFB при проведения эксплуатационной оценки использования EFB на ВС при выполнении полетов |  |  |  |  |
| <b>2.</b> | <b>Требования к переносным EFB, не использующих встроенные устройства ВС</b>                                                                           |  |  |  |  |
| 2.1       | Подтверждение одобрения летной годности крепежного устройства                                                                                          |  |  |  |  |
| 2.2       | Выполнение требований по электромагнитным помехам;                                                                                                     |  |  |  |  |
| 2.3       | Выполнение требований к литиевым аккумуляторным батареям                                                                                               |  |  |  |  |
| 2.4       | Выполнение требований по разгерметизации                                                                                                               |  |  |  |  |
| 2.5       | Описание источников питания                                                                                                                            |  |  |  |  |
| 2.6       | Описание процедур определения уровня снижения емкости аккумулятора в процессе срока службы EFB.                                                        |  |  |  |  |
| <b>3.</b> | <b>Требования к переносным EFB, использующих встроенные устройства ВС</b>                                                                              |  |  |  |  |
| 3.1.      | Подтверждение одобрения летной годности крепежного устройства                                                                                          |  |  |  |  |
| 3.2.      | Описание местоположения экрана EFB                                                                                                                     |  |  |  |  |
| 3.3.      | Описание использования встроенных устройств                                                                                                            |  |  |  |  |
| 3.4.      | Выполнение требований по электромагнитным помехам                                                                                                      |  |  |  |  |
| 3.5.      | Выполнение требований к литиевым аккумуляторным батареям                                                                                               |  |  |  |  |
| 3.6.      | Выполнение требований по разгерметизации                                                                                                               |  |  |  |  |
| 3.7.      | Описание источников питания                                                                                                                            |  |  |  |  |
| 3.8       | Описание процедур определения уровня снижения емкости аккумулятора в процессе срока службы EFB.                                                        |  |  |  |  |
| 3.9       | Описание передачи данных                                                                                                                               |  |  |  |  |
| <b>4.</b> | <b>Требования к встроенным EFB для подтверждения одобрения летной годности</b>                                                                         |  |  |  |  |
| 4.1.      | Ограничения, указанные в руководстве по эксплуатации ВС                                                                                                |  |  |  |  |
| 4.2       | Описание оборудования EFB                                                                                                                              |  |  |  |  |
| 4.3       | Оценка операторского интерфейса                                                                                                                        |  |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  |  |  |
|--|--|--|--|

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)

Отчет о результатах оценочных испытаний отдельных элементов EFB  
при проведения эксплуатационной оценки использования EFB на ВС  
при выполнении полетов

|                                 |  |  |
|---------------------------------|--|--|
| Эксплуатант ВС                  |  |  |
| Тип ВС,<br>регистрационный знак |  |  |
| Дата, маршрут                   |  |  |
| КВС                             |  |  |

| 1. ОБОРУДОВАНИЕ |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                      |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.1             | Крепежное устройство надежно удерживает EFB и позволяет безопасно эксплуатировать в различных метеорологических условиях на всех этапах полета (включая турбулентность)                              | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 1.2             | Изображение является разборчивым во всех условиях внешнего освещения, имеющих место в кабине летного экипажа днем и ночью                                                                            | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 1.3             | Летный экипаж может легко регулировать яркость и контрастность отображения EFB в зависимости от различных условий освещения                                                                          | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 1.4             | Работоспособность EFB обеспечивается в ожидаемых внешних условиях (диапазон температуры, влажности, абсолютной высоты)                                                                               | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 1.5             | Отсутствие электромагнитных помех со стороны передающих функций EFB для работы бортового оборудования                                                                                                | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 1.6             | Отрицательное влияние на работоспособность EFB при беспроводном соединении друг с другом двух или более EFB (их приложений) отсутствует                                                              | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 2. РАЗМЕЩЕНИЕ   |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                      |
| 2.1             | EFB в своем крепежном устройстве не создает механических помех свободному и полному перемещению любого органа управления полетом во всех эксплуатационных условиях и не задевает другое оборудование | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 2.2             | Местоположение закрепленного EFB не препятствует входу, выходу и аварийному покиданию экипажа                                                                                                        | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 2.3             | Закрепленный EFB не мешает визуальному обзору или физическому доступу к дисплеям или органам управления системами воздушного судна                                                                   | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 2.4             | Местоположение закрепленного EFB вводит к минимуму влияние бликов и/или отражений                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 2.5             | Способ крепления EFB обеспечивает удобный доступ к органам управления EFB и свободный незаслоненный обзор дисплея EFB                                                                                | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |

| <b>3. ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ</b> |                                                                                                                                                                  |                                                                                                      |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3.1                               | Система EFB имеет в целом логичный и интуитивный интерфейс пользователя, рассчитанный на встроенные программные приложения, которые используются членами экипажа | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 3.2                               | Скорость работы встроенных программных приложений является удовлетворительной для целей летной эксплуатации                                                      | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 3.3                               | Скорость работы встроенных программных приложений является удовлетворительной для целей летной эксплуатации                                                      | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| <b>4. ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ</b>          |                                                                                                                                                                  |                                                                                                      |
| 4.1                               | Источник питания подходит для устройства и обеспечивает питанием EFB в течении заявленного периода времени.                                                      | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 4.2                               | Аккумулятор и/или внешний источник обеспечивает питание EFB такого уровня, который необходим для безопасного выполнения полета                                   | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 4.3                               | Имеются инструкции/процедуры по действиям членов экипажа, касающиеся отказа или неисправности аккумулятора и/или внешнего источника, обеспечивающих питание EFB  | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 4.4                               | Правила работы экипажа с использованием EFB включены в руководство по производству полетов                                                                       | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 4.5                               | Руководство по эксплуатации EFB написано простым, понятным языком и содержит необходимую информацию                                                              | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| <b>5. ОЦЕНКА РИСКОВ</b>           |                                                                                                                                                                  |                                                                                                      |
| 5.1                               | Проведена оценка рисков в случае непредвиденного полного или частичного отказа EFB                                                                               | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 5.2                               | Проведена оценка рисков в случае отказа двух EFB (например, использование бумажной документации или третьего EFB)                                                | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 5.3                               | В руководство по производству полетов включены требования к наличию EFB при вылете (минимальное количество EFB на борту)                                         | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет<br><input type="checkbox"/> Не применимо |
| 5.4                               | Вывод: Применяемый вид EFB, его крепление установленное программное обеспечение и процедуры эксплуатации обеспечивают эффективное и безопасное выполнение полета | <input type="checkbox"/> Да<br><input type="checkbox"/> Нет                                          |

КВС \_\_\_\_\_  
 (подпись, фамилия)

«\_\_» \_\_\_\_ 20\_\_ г.

Администратор EFB \_\_\_\_\_  
 (подпись, фамилия)

«\_\_» \_\_\_\_ 20\_\_ г.

Руководитель летной службы \_\_\_\_\_  
 (подпись, фамилия)

«\_\_» \_\_\_\_ 20\_\_ г.

Приложение 5  
к Дополнению 8

Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия заявителя  
требованиям при использовании бортовой электронной информационной  
системы

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Статус соответствия |     |                 | Примечани<br>е |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----|-----------------|----------------|
|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Да                  | Нет | Не<br>применимо |                |
| 1.       | Одобрение установленных средств EFB в рамках сертификации ВС (если применимо).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                     |     |                 |                |
| 2.       | Руководство по работе с EFB.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                     |     |                 |                |
| 3.       | Акт тестирования на быструю разгерметизацию оборудования (при смене оборудования) .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                     |     |                 |                |
| 4.       | Информацию об установке дополнительного оборудования EFB (если применимо):<br>сервисный бюллетень, применимый к ВС;<br>карты-наряды, подтверждающие выполнение установки EFB;<br>дополнения к технической и летной документации ВС (AMM, AIPC, ELA, WDM, AFM, QRH и т.д.);<br>инструкции по поддержанию летной годности оборудования EFB;<br>допуск к эксплуатации после выполнения работ по установке оборудования EFB. |                     |     |                 |                |
|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                     |     |                 |                |
|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                     |     |                 |                |
|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                     |     |                 |                |
|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                     |     |                 |                |
| 5.       | Проведение на регулярной основе оценки рисков при использовании EFB                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                     |     |                 |                |
| 6.       | Сводные результаты оценки рисков по каждому используемому в EFB приложению и мероприятия по снижению рисков                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                     |     |                 |                |
| 7.       | Выполнение рабочих процедур членами экипажа                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                     |     |                 |                |
| 8.       | Выполнение процедур функционирования системы управления EFB                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                     |     |                 |                |
| 9.       | Администрирование и система обеспечения защиты и целостности EFB                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                     |     |                 |                |
| 10.      | Проведение обучения членов экипажей (если применимо)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                     |     |                 |                |
| 11.      | Проведение текущего техобслуживания оборудования EFB                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                     |     |                 |                |

Заключение: \_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_  
(должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)





Дополнение 9  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ  
ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ С СИСТЕМОЙ ВИЗУАЛИЗАЦИИ  
НОЧНОГО ВИДЕНИЯ (NVIS)**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению полетов с системой визуализации ночного видения (далее – NVIS).

2. NVIS представляет собой интеграцию всех элементов, необходимых для успешной и безопасной эксплуатации ВС с очками ночного видения. Система включает в себя, как минимум, NVGs, освещение NVIS, другие компоненты ВС, обучение и поддержание летной годности.

3. Дополнение устанавливает:

требования, предъявляемые к заявителю для выполнения полетов с использованием NVIS;

процедуры выдачи заявителю специального разрешения на выполнение полетов с использованием NVIS;

порядок проведения контроля и контроля за эксплуатационной деятельностью эксплуатантов ВС.

4. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к выполнению полетов с использованием NVIS, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля при проверке эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению полетов с использованием NVIS;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на выполнение полетов с использованием NVIS;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

при выполнении полетов с использованием NVIS.

5. Заявитель может выполнять полеты с использованием NVIS только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения на выполнение полетов с использованием NVIS заявитель должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 22, установленной АП № 100, с приложением подтверждающей документации, содержащей информацию о готовности эксплуатанта ВС, а также подготовке авиационного персонала и соответствие оборудования ВС требованиям, предъявляемым к летной годности ВС, для выполнения полетов с использованием NVIS, включая:

изменения или дополнения к РПП, включая правила эксплуатации для экипажей ВС, эксплуатационные инструкции и порядок действий в различных ситуациях;

изменения или дополнения, если они применимы, к РРТО и программам, которые включают процедуры технического обслуживания для оборудования NVIS;

соответствующие поправки в MEL;

программы подготовки или поправки к программам подготовки авиационного персонала.

6. Чтобы получить специальное разрешение заявитель должен:  
иметь действующий сертификат летной годности ВС;  
продемонстрировать выполнение требований, изложенных в пунктах 426 – 429 АП № 100;  
интегрировать все элементы NVIS.

7. Эксплуатант ВС должен включить в РПП следующее:  
оборудование NVIS, подлежащее установке, и его ограничения;  
MEL, охватывающий указанное оборудование;  
анализ рисков, смягчение их последствий и управление ими;  
процедуры и документация до и после полета;  
отбор и состав экипажа;  
процедуры взаимодействия в экипаже и координация действий экипажа, включая инструктаж перед полетом, процедуры выполнения полета с использованием NVG только одним членом экипажа и двумя или более членами экипажа, процедуры перехода от визуального полета к полету с использованием NVIS и обратно, использование радиовысотомера во время полета с использованием NVIS, непреднамеренное попадание в IMC, и процедуры предотвращения

попадания вертолета в усложненное положение и вывода из него;

программы подготовки к выполнению полетов с использованием NVIS;

процедуры оценки видимости в полете для обеспечения того, чтобы операции не проводились ниже минимумов, предусмотренных для выполнения полета по VFR с использованием NVIS;

погодные минимумы с учетом основного вида деятельности;

минимальные высоты перехода с визуального полета к выполнению полета с использованием NVIS и обратно.

8. Эксплуатанту ВС, имеющему специальное разрешение на выполнение полетов с использованием NVIS, разрешается применение NVIS при осуществлении воздушных перевозок, а также при выполнении полетов в целях вертолетной службы скорой помощи и с использованием подъемного оборудования вертолета.

При выполнении воздушных перевозок, если использование NVIS ограничено этапом полета по маршруту, эксплуатанту ВС может быть разрешено выполнение таких полетов с одним пилотом.

При выполнении операций с использованием NVIS на (с) эксплуатационной базе вертолетной службы скорой медицинской помощи (далее – HEMS) экипажем, состоящим по крайней мере из одного пилота и одного технического члена экипажа NVIS, технический член экипажа HEMS должен быть подготовлен к выполнению обязанностей с использованием NVIS. Данное требование распространяется на выполнение полетов ночью с использованием подъемного оборудования вертолета при работе на неподготовленных участках.

9. Не допускается эксплуатация ВС с использованием NVIS в метеорологических условиях менее метеорологического минимума по VFR для соответствующего типа выполняемых полетов ночью.

10. Заявитель должен установить критерии, в том числе профессионального психологического отбора членов экипажа для полетов с использованием NVIS.

Пилот должен иметь до начала подготовки налет в качестве командира вертолета ночью по VFR не менее 20 часов.

Все члены летного экипажа и технические члены экипажа, эксплуатирующие NVIS, должны выполнять три полета с использованием NVIS в течение предыдущих 90 дней. При перерывах в указанных полетах более 90 дней необходимо выполнить летную тренировку на вертолете или утвержденном FFS.

11. Минимальный состав экипажа определяется в РПП эксплуатантом ВС для основной деятельности, а также в специальном

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

разрешении на полеты с использованием NVIS с учетом типа операций, на которые выдается такое разрешение, но не менее чем определено в руководстве по эксплуатации ВС.

12. Подготовка и проверка членов экипажа осуществляются по специальным программам, утвержденным Департаментом по авиации и включенным в РПП.

13. Требования по организации подготовки:

13.1. наземная подготовка, необходимая для первоначальной квалификации пилота для выполнения функций пилота вертолета с использованием NVGs, должна включать, по крайней мере, следующие предметы:

применимые авиационные правила, касающиеся ограничений NVIS и полетов;

факторы авиационной медицины, связанные с использованием NVG, включая способы сохранения ночного зрения, то как глаза адаптируются для работы в ночное время, стрессы, которые влияют на ночное зрение, эффекты освещения (внутреннего и внешнего) ночного зрения, используемые сигналы для оценки восприятия расстояния и высоты ночью, а также зрительные иллюзии;

производительность NVG и интерпретация местности;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры NVGs;

планирование полетов с использованием NVIS с учетом интерпретации местности в ночное время и факторов, влияющих на интерпретацию местности.

Наземная подготовка должна быть одинаковой для членов летного экипажа и технических членов экипажа;

13.2. летная подготовка, необходимая для первоначальной квалификации пилота для выполнения функций пилота вертолета с использованием NVGs, может проводиться на вертолете или FSTD, одобренном для этой цели, и должна включать, по крайней мере, следующее:

подготовка и использование светотехнического оборудования вертолета для операций NVIS;

предполетная подготовка NVG для операций NVIS;

проверка техники пилотирования (в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях) при использовании NVG на всех этапах полета;

в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях при использовании NVIS во время полета;

13.3. периодическая подготовка. Программа подготовки членов летного экипажа должна включать следующее:

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

изучение оборудования NVIS;  
 принципы работы NVIS, физиология глаз, ночное зрение, ограничения при использовании NVIS и методы преодоления этих ограничений;

подготовка и проверка оборудования NVIS, в том числе тренировки по индивидуальной подгонке NVG с учетом антропометрических характеристик членов экипажа и в особенности межзрачковых расстояний их глаз;

подготовка вертолета к выполнению полета с использованием NVIS;  
 действия экипажа в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях при выполнении полетов с использованием NVIS;

особенности взаимодействия в экипаже и координация действий экипажа при выполнении полетов с использованием NVIS;

влияние метеорологических условий и атмосферных явлений, уровня естественной освещенности на выполнение полетов с использованием NVIS;

порядок перехода к полету с использованием NVG и к визуальному полету;

изучение конкретных опасностей, связанных с эксплуатационной средой, включая меры по минимизации риска, связанных с попаданием в LVO;

анализ риска, смягчение последствий и управление.

14. Оценка уровня подготовки экипажа проводится при проведении квалификационных проверок в условиях ночной эксплуатации, а также при проведении летных проверок.

Программа проверки членов летного экипажа должна включать:

проверку теоретических знаний, включающей, как минимум, влияние метеорологических условий и атмосферных явлений на выполнение полета с использованием NVG; планирование полетов с использованием NVIS; процедуры NVIS в полете, переход от визуального полета к полету с использованием NVG и обратно, стандартные процедуры NVIS, взаимодействие в экипаже и координация действий экипажа, характерные для операций NVIS;

квалификационную проверку ночью, включая нестандартные процедуры, которые будут использоваться при операциях NVIS;

Проверки могут быть объединены с проверками, необходимыми для основной деятельности.

15. При включении в состав экипажа технического члена экипажа NVIS он должен быть обучен и проверен в знании:

принципов работы NVIS, физиологии глаз, ночного зрения,



ограничений при использовании NVIS и методов преодоления этих ограничений;

обязанностей при использовании NVIS, с NVG и без них;  
установке NVIS, эксплуатации и использовании оборудования NVIS;  
подготовки вертолета и специального оборудования для операций NVIS;

стандартных и аварийных процедур;  
особенности взаимодействия в экипаже и координация действий экипажа при выполнении полетов с использованием NVIS;

конкретных опасностей, связанных с эксплуатационной средой;  
анализа риска, смягчения последствий и управления рисками.

16. Технические члены экипажа должны быть обучены работе на вертолетах, использующих NVIS, и должны быть вовлечены в соответствующие части летной подготовки. Технические члены экипажа должны пройти все этапы наземной подготовки NVIS, которая проводится для летного экипажа. Кроме того, эти члены экипажа должны быть ознакомлены со всеми аспектами полета с использованием NVIS и иметь квалификацию для выполнения задач в зависимости от их предназначения в вертолете или зоне ответственности. Они должны продемонстрировать компетентность в этих областях, как на земле, так и в полете.

17. Наземный персонал, который обеспечивает операции NVIS, должен пройти соответствующую подготовку и быть допущен к исполнению обязанностей по подготовке посадочных площадок и обеспечению посадок вертолетов на такие площадки с использованием NVIS.

18. Инструктор NVIS должен:

иметь соответствующий уровень подготовки, в качестве командира вертолета самостоятельный налет с использованием NVIS на данном типе вертолета не менее 30 часов или выполнить не менее 100 полетов с использованием NVIS;

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;

иметь квалификацию как минимум, пилот-инструктор или пилот-инструктор с действующей квалификационной отметкой по типу ВС, на котором будет осуществляться подготовка с использованием NVIS.

19. До начала эксплуатации NVIS каждый вертолет и все соответствующее NVIS оборудование должно получить разрешение на эксплуатацию в соответствии с требованиями к летной годности.

20. Вертолет должен быть оборудован радиовысотомером, отвечающим следующим требованиям:

иметь дисплей аналогового типа, которой требует минимальной интерпретации как для мгновенного представления абсолютной высоты полета, так и для скорости изменения высоты. Дисплей аналогового типа может быть представлен циферблатом, лентой или полосой, но не дисплеем, на котором отображаются только цифры. Дисплей аналогового типа может быть встроен в электронную систему управления полетом;

располагаться таким образом, чтобы быть мгновенно видимым и различимым с каждого рабочего места члена экипажа в кабине;

иметь встроенную звуковую и визуальную сигнализацию о снижении ниже высоты, выбираемой КВС;

иметь однозначное предупреждение экипажу об отказе радиовысотомера.

Визуальная сигнализация должна обеспечивать четкое визуальное предупреждение о достижении высоты, заданной КВС, на каждом месте экипажа кабины, а также иметь достаточную способность привлекать внимание для типичных операций NVIS.

Звуковая сигнализация должна быть недвусмысленной и легко отменяемой, а при ее отмене не гасить визуальные предупреждения о достижении высоты, заданной КВС, и срабатывать на той же высоте, что и визуальное предупреждение.

21. Светотехническое оборудование ВС должно быть модифицировано или разработано для использования с NVG и не должно ухудшать характеристики NVG.

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.

22. При эксплуатации NVIS вертолет должен быть обеспечен следующим NVIS оборудованием:

автономным источником питания для NVG;

шлемом с соответствующей накладкой для NVG;

NVG с возможностью индивидуальной подгонки по базе глаз, а также в вертикальной и горизонтальной плоскостях.

23. При выполнении полета с использованием NVIS, в том числе при обучении, все члены экипажа должны быть обеспечены NVG одного типа, поколения и модификации.

24. 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.

Надежность NVIS и безопасность полетов зависят от соблюдения членами летного экипажа инструкций по поддержанию летной годности. Персонал, который проводит техническое обслуживание и проверку NVIS, должен быть квалифицированным и обладать соответствующими инструментами и оборудованием для выполнения технического обслуживания.

Любая дальнейшая модификация ВС должна соответствовать разрешению NVIS в соответствии с требованиями к летной годности.

25. В рамках процесса анализа и управления риском эксплуатант ВС должен обеспечить минимизацию риска, связанного с выполнением полетов с использованием 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.

Перед выполнением любого полета с использованием NVIS эксплуатант ВС должен провести оценку риска, которая должна включать, как минимум, уровень естественной освещенности, метеорологические условия, уровень натренированности членов летного экипажа при выполнении полетов ночью, в том числе и при работе с NVG, острота зрения и состояние их здоровья во время отдыха, состояние остекления кабины, производительность NVG, состояние батареи NVG, виды разрешенных операций, освещенность местности, над которой предполагается выполнение работ с NVG.

26. Проверка соответствия заявителя требованиям для выполнения полетов с использованием NVIS проводится с использованием соответствующего инспекционного контрольного перечня, приведенного в приложении к настоящему Дополнению.

27. Контроль за эксплуатантами ВС, имеющими специальное



разрешение на выполнение полетов с использованием NVIS, осуществляется в соответствии с Программой контроля (надзора) Департамента по авиации.

28. При обнаружении отклонений от соблюдения правил полетов с использованием NVIS Департамент по авиации может аннулировать специальное разрешение.

Приложение  
к Дополнению 9

Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия заявителя  
требованиям для выполнения полетов с использованием системы  
визуализации ночного видения

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата \_\_\_\_\_ проверки: \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                                                                              | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                                                           | да                     | нет |            |
| 1.       | Наличие действующего сертификата эксплуатанта ВС                                                                                                                          |                        |     |            |
| 2.       | Наличие соответствующего раздела в РПП заявленному виду выполнения полетов                                                                                                |                        |     |            |
| 3.       | Наличие системы анализа, оценки и контроля факторов риска при выполнении полетов с использованием NVIS                                                                    |                        |     |            |
| 4.       | Полномочия и обязанности членов экипажа и бортовой команды специалистов при выполнении полетов с использованием NVIS                                                      |                        |     |            |
| 5.       | Наличие инструкции по взаимодействию членов летного экипажа и технология работы                                                                                           |                        |     |            |
| 6.       | Наличие в РПП процедур, позволяющих техническому члену экипажа выполнять полет с использованием NVIS                                                                      |                        |     |            |
| 7.       | Наличие в РПП требований к бортовому оборудованию, включая эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки MEL                                                    |                        |     |            |
| 8.       | Соблюдение эксплуатантом ВС требований, предъявляемых к экипажу ВС для выполнения полетов с использованием NVIS:                                                          |                        |     |            |
|          | критерии отбора членов экипажа для подготовки к полетам с использованием NVIS;                                                                                            |                        |     |            |
|          | наличие предыдущего опыта полетов у командиров ВС;                                                                                                                        |                        |     |            |
|          | прохождение специальной наземной подготовки членами экипажа;                                                                                                              |                        |     |            |
|          | наличие процедуры, определяющей минимальный состав экипажа;                                                                                                               |                        |     |            |
|          | учет состава экипажей в зависимости от сложности деятельности при выполнении полетов с использованием NVIS                                                                |                        |     |            |
| 9.       | Наличие у членов экипажа допуска к выполнению полетов с использованием NVIS                                                                                               |                        |     |            |
| 10.      | Организация подготовки авиационного персонала эксплуатанта ВС (наличие собственной учебной базы, договор на подготовку авиAPERсонала с сертифицированным учебным центром) |                        |     |            |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                        |  |  |  |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| 11. | Наличие утвержденных специальных программ для подготовки членов экипажа:                               |  |  |  |
|     | программа первоначальной подготовки;                                                                   |  |  |  |
|     | программа периодической подготовки;                                                                    |  |  |  |
|     | программа проверки членов экипажа                                                                      |  |  |  |
| 12. | Тренажерная подготовка:                                                                                |  |  |  |
|     | наличие утвержденной программы тренажерной подготовки;                                                 |  |  |  |
|     | наличие утвержденной методики проведения тренажа в кабине ВС (при отсутствии тренажера);               |  |  |  |
| 12. | Порядок прохождения ППЛС                                                                               |  |  |  |
| 13. | Выполнение, учет, подтверждение:                                                                       |  |  |  |
|     | подтверждение допуска по виду авиационных работ при перерыве в полетах;                                |  |  |  |
|     | соблюдение сроков, правильность оформления;                                                            |  |  |  |
|     | выполнение проверок и тренировок членов экипажа                                                        |  |  |  |
| 14. | Подготовка инструкторского состава. Соблюдение процедур                                                |  |  |  |
| 15. | Соответствие ВС и оборудования NVIS требованиям летной годности:                                       |  |  |  |
|     | оснащение ВС оборудованием NVIS;                                                                       |  |  |  |
|     | наличие дополнительного оборудования ВС для выполнения полетов с использованием NVIS;                  |  |  |  |
|     | наличие адаптированного для выполнения полетов с использованием NVIS светотехнического оборудования ВС |  |  |  |

Закключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

(дата, должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Дополнение 10  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС  
И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ  
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПОДЪЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ  
ВЕРТОЛЕТА (ННО)**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению вертолетных подъемных операций с использованием подъемного оборудования вертолета (далее – ННО).

2. Дополнение устанавливает:  
требования, предъявляемые к заявителю для выполнения ННО;  
процедуры выдачи заявителю специального разрешения на выполнение ННО;

порядок проведения контроля и контроля за эксплуатационной деятельностью эксплуатантов ВС.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к выполнению ННО, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и проверки эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению ННО;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на выполнение ННО;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении ННО.

4. Заявитель может выполнять полеты с проведением ННО только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

эксплуатанта ВС.

5. Для получения специального разрешения на выполнение полетов с проведением ННО заявитель должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 23, установленной АП № 100, с приложением подтверждающей документации, содержащей следующее:

- сведения о подготовке авиационного персонала;
- соответствие оборудования ВС требованиям, предъявляемым к летной годности ВС, для выполнения полетов с проведением ННО;
- изменения или дополнения к РПП, включая правила эксплуатации для экипажей ВС, эксплуатационные инструкции и порядок действий в различных ситуациях;
- изменения или дополнения, если они применимы, к РРТО и программам, которые включают процедуры технического обслуживания для оборудования ННО;
- соответствующие поправки в MEL;
- программы подготовки или поправки к программам подготовки авиационного персонала.

6. Заявитель при установке подъемного оборудования на вертолет должен руководствоваться следующим:

- подъемное оборудование должно быть сертифицировано;
- все подъемное оборудование вертолета, установленное дополнительное радиооборудование, а также 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 соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих деятельность по поддержанию летной годности ВС.

7. Заявитель 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.

8. Заявитель должен обеспечить, чтобы вертолеты, выполняющие ННО, были способны завершить полет при отказе критического двигателя

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

с работающим двигателем(ями) на соответствующей мощности без ущерба эвакуируемым лицам (грузу) или третьим лицам, за исключением выполнения ННО на посадочной площадке HELMS.

9. Заявитель должен руководствоваться следующими требованиями в отношении членов экипажа для выполнения ННО:

9.1. заявитель должен установить критерии отбора членов экипажа для выполнения ННО с учетом имеющегося у них опыта, в том числе географические характеристики (море, горы и т.д.), большие города с интенсивным движением и т.д.;

9.2. командир вертолета должен иметь:

9.2.1. при выполнении ННО в открытом море:

налет в качестве командира вертолета не менее 1 000 часов или 1 000 часов в качестве второго пилота при выполнении ННО, в которые включаются 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;

9.2.2. при выполнении ННО над земной поверхностью:

налет в качестве командира вертолета не менее 500 часов или 500 часов в качестве второго пилота при выполнении ННО, в которые включаются 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;

9.3. 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;

9.4. все члены экипажа ВС, 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;

9.5. минимальная численность экипажа днем или ночью устанавливается в РПП в соответствии с руководством по эксплуатации ВС. Минимальный состав экипажа зависит от типа вертолета,

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

метеорологических условий, решаемой задачи и, в случае эксплуатации в открытом море, состояния объекта ННО, состояния поверхности моря, движения судна, на котором предполагается выполнение посадки. Состав экипажа не может быть менее одного пилота и одного технического члена экипажа для выполнения ННО.

Экипаж обязательно должен состоять из двух пилотов в следующих случаях:

- метеорологические условия ниже минимальных значений ПВП на морском судне или сооружении;

- на объекте ННО имеются неблагоприятные условия, такие как болтанка, движение судна, низкая видимость;

- тип вертолета требует, чтобы второй пилот был на борту по условиям обзора из кабины, по характеристикам управляемости, при отсутствии автоматических систем управления полетом.

К работе с подъемным оборудованием в качестве технических членов экипажа могут быть допущены лица не моложе 18 лет, не имеющие медицинских противопоказаний, изучившие техническое описание и инструкцию по эксплуатации, прошедшие специальный инструктаж и проверку знаний правил безопасности при работе, связанной с подъемом и опусканием грузов и людей;

9.6. подготовка и проверка осуществляются в соответствии с подробной программой, утвержденной Департаментом по авиации и включенной в РПП;

9.7. 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;

Программа подготовки летного состава должна включать следующее:

- установка и использование подъемного оборудования;

- подготовка вертолета и подъемного оборудования для ННО;

- стандартные и аварийные процедуры подъема днем и, при необходимости, ночью;

- взаимодействие и координация работы экипажа, характерные для ННО;

- практика процедур ННО;

- опасность разряда статического электричества.

Члены технического экипажа ННО должны быть обучены и



проверены по следующим вопросам:

- обязанности при выполнении ННО;
- установка и использование подъемного оборудования;
- эксплуатация подъемного оборудования;
- подготовка вертолета и специального оборудования для ННО;
- стандартные, нештатные и аварийные процедуры;
- взаимодействие и координация работы экипажа, характерные для ННО;
- эксплуатация средств связи и радиооборудования;
- знание аварийного подъемного оборудования;
- влияние перемещения персонала на центр тяжести и массу при проведении ННО;
- влияние перемещения персонала на производительность в стандартных и аварийных ситуациях в полете;
- методы руководства членами летного экипажа над участками ННО;
- осведомленность о конкретных опасностях, связанных с эксплуатационной средой;
- опасность разряда статического электричества.

9.8. оценка уровня подготовки экипажа проводится при проведении квалификационных проверок в ВМС днем при выполнении дневной эксплуатации и ночью – при ночной эксплуатации соответственно, а также при проведении летных проверок в соответствующих условиях.

Программа проверки летного экипажа должна включать: проверку квалификации, которая должна включать процедуры, которые, вероятно, будут использоваться на объектах ННО, с особым акцентом на:

- местную метеорологию;
- планирование полетов на выполнение ННО;
- вылеты на выполнение ННО;
- переход к наведению и с него на месте проведения ННО;
- стандартные и имитированные аварийные процедуры ННО;
- взаимодействие и координация работы действий экипажа.

10. 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.

11. В рамках процесса анализа рисков и управления рисками эксплуатант ВС должен обеспечить сведение к минимуму рисков,



связанных с проведением ННО.

12. Заявитель должен указать в РПП:

требования к летному экипажу и техническим членам экипажа, порядок их отбора;

порядок и программы подготовки и проверки членов экипажа;

состав экипажа при проведении ННО, процедуры определения минимального экипажа;

требования к оборудованию, используемому при выполнении ННО;

эксплуатационные процедуры при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях;

метеорологические ограничения для выполнения ННО;

критерии определения минимального размера участка ННО, соответствующие поставленной задаче;

метод, с помощью которого члены экипажа регистрируют циклы подъема;

условия, при которых может выполняться ННО в море, включая соответствующие ограничения на движение судна и скорость ветра, если применимо.

13. Соответствующие выдержки из РПП должны быть доступны и предоставлены организации, для которой осуществляются ННО.

14. Проверка соответствия эксплуатанта ВС требованиям для выполнения полетов с использованием ННО проводится с использованием инспекционного контрольного перечня, приведенного в приложении к настоящему Дополнению.

Приложение  
к Дополнению 10

Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия заявителя  
требованиям для выполнения полетов с использованием подъемного  
оборудования вертолета (ННО)

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                                   | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                | да                     | нет |            |
| 1.       | Нормативно-правовая документация:                                                                                              |                        |     |            |
| 1.1.     | Наличие в РПП инструкций, SOP по выполнению заявленных видов авиационных работ с использованием подъемного оборудования (ННО). |                        |     |            |
| 1.2.     | Наличие и выполнение программы подготовки летного состава и технических членов экипажа к работе с ННО.                         |                        |     |            |
| 1.3.     | Наличие инструкции по взаимодействию членов летного экипажа и технология работы с ННО.                                         |                        |     |            |
| 1.4.     | Описание требований в РПП к техническим членам экипажа (если применимо).                                                       |                        |     |            |
| 1.5.     | Наличие утвержденной методики проведения тренажа в кабине ВС (при отсутствии тренажера).                                       |                        |     |            |
| 2.       | Критерии отбора членов экипажа с учетом имеющегося опыта:                                                                      |                        |     |            |
| 2.1.     | соответствие налета часов в качестве КВС или ВП;                                                                               |                        |     |            |
| 2.2.     | соответствие выполнения циклов подъема-спуска день/ночь;                                                                       |                        |     |            |
| 2.3.     | соответствие выполнения необходимого количества полетов (в течение предыдущих 90 дней) день/ночь.                              |                        |     |            |
| 2.4.     | Наличие допуска по виду авиационных работ:                                                                                     |                        |     |            |
|          | полеты на выполнение поисково-спасательных операций;                                                                           |                        |     |            |
| 2.5.     | проверка квалификации членов летного экипажа;                                                                                  |                        |     |            |
| 2.6.     | проверка практической работы технических членов экипажа.                                                                       |                        |     |            |
| 3.       | Требования к эксплуатации подъемного оборудования:                                                                             |                        |     |            |
| 3.1.     | наличие разрешение на эксплуатацию подъемного оборудования в соответствии с требованиями к летной годности;                    |                        |     |            |
| 3.2.     | наличие разрешение на использование радиооборудования для связи с наземным персоналом;                                         |                        |     |            |
| 3.3.     | наличие инструкция по техническому обслуживанию оборудования для проведения работ с ННО;                                       |                        |     |            |
| 3.4.     | наличие соответствующих поправок MEL с использованием подъемного оборудования;                                                 |                        |     |            |
| 3.5.     | наличие в РПП эксплуатационных ограничений подъемного оборудования.                                                            |                        |     |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(дата, должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Дополнение 11  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС  
И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ  
В ЦЕЛЯХ ВЕРТОЛЕТНОЙ СЛУЖБЫ СКОРОЙ МЕДИЦИНСКОЙ  
ПОМОЩИ (HEMS)**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению полетов в целях HEMS.

2. Дополнение устанавливает:

требования, предъявляемые к заявителю для выполнения полетов в целях HEMS;

процедуры выдачи заявителю специального разрешения на выполнение полетов в целях HEMS;

порядок проведения контроля и контроля за эксплуатационной деятельностью эксплуатантов ВС.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя или эксплуатанта ВС к выполнению полетов в целях HEMS, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля при проверке эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению полетов в целях HEMS;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на выполнение полетов в целях HEMS;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении полетов в целях HEMS.

4. Заявитель может выполнять полеты в целях HEMS только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

эксплуатанта ВС.

5. Для получения специального разрешения на выполнение полетов в целях HEMS заявитель должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 24, установленной АП № 100, с приложением подтверждающей документации о подготовке авиационного персонала и соответствии оборудования ВС требованиям, предъявляемым к летной годности ВС для выполнения полетов в целях HEMS, включая:

изменения или дополнения к РПП, включая правила эксплуатации для экипажей ВС, эксплуатационные инструкции и порядок действий в различных ситуациях;

изменения или дополнения, если они применимы, к РРТО и программам, которые включают процедуры технического обслуживания; соответствующие поправки в MEL;

программы подготовки или дополнения к программам подготовки авиационного персонала.

6. Заявитель должен подтвердить выполнение требований, изложенных в пунктах 439 – 451 АП № 100.

7. Установка всего специального медицинского оборудования для вертолетов и любые последующие модификации должны иметь разрешение на эксплуатацию в соответствии с требованиями к летной годности.

8. Заявитель должен обеспечить, чтобы вертолеты, задействованные для выполнения полетов HEMS, в дополнение к требованиям по оснащению приборами и оборудованием, изложенным в пунктах 320 – 357 АП № 100, 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.

9. Полеты HEMS, выполняемые вертолетами в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2, должны выполняться при метеорологических условиях, представленных в таблице, только при наличии диспетчерского управления по маршруту полета. Если на этапе полета высота нижней границы облачности или видимость достигают значений, менее представленных в таблице ниже, вертолеты, сертифицированные только для полетов в VMC, должны прекратить полет и выполнить возврат на эксплуатационную базу (аэродром или площадку вылета).

Таблица. Эксплуатационные минимумы при выполнении полетов HEMS

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

| 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                                                                                                                                                                                                            | 1 000 метров (*)                            | 499 – 400 футов                  | 2 000 метров                                |
| 399 – 300 футов                                                                                                                                                                                                            | 2 000 метров                                | 399 – 300 футов                  | 3 000 метров                                |
| Ночь                                                                                                                                                                                                                       |                                             |                                  |                                             |
| Высота нижней границы облачности                                                                                                                                                                                           | видимость                                   | Высота нижней границы облачности | Видимость                                   |
| 360 метров (1 200 футов) (**)                                                                                                                                                                                              | 2 500 метров                                | 360 метров (1 200 футов) (**)    | 3 000 метров                                |
| (*) 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 (1 000 футов) на непродолжительные периоды.                                                                                         |                                             |                                  |                                             |

Вертолеты, оборудованные и сертифицированные для полетов в ИМС, могут прекратить полет, вернуться на эксплуатационную базу или перейти к полету, выполняемому по IFR, при условии, что летный экипаж имеет соответствующую квалификацию.

Полеты HEMS, выполняемые вертолетами в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3, выполняются при метеорологических минимумах не менее:

нижняя граница облачности – 180 метров (600 футов);  
видимость – 1 500 метров.

Допускается ухудшение полетной видимости до 800 метров на короткие периоды при условии сохранения видимости земной поверхности и возможности своевременно обнаруживать препятствия и избегать столкновений с ними.

10. 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 ФАТО 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 АП № 100;

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 АП № 100, при условии соблюдения эксплуатантом ВС требований, изложенных в абзацах третьем и четвертом подпункта 263.2 пункта 263 АП № 100;

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.

11. Эксплуатант ВС должен руководствоваться следующими требованиями в отношении членов экипажа для выполнения полетов HEMS:

11.1. эксплуатант ВС должен установить критерии отбора членов экипажа для выполнения полетов HEMS с учетом имеющегося у них опыта;

11.2. командир вертолета, осуществляющий полеты HEMS, должен иметь:

не менее 1 000 часов в качестве командира ВС, из них 500 часов – в качестве командира вертолета, либо не менее 1 000 часов в качестве второго пилота на выполнение полетов HEMS, в которые включаются требуемые 500 часов дополнительного налета в качестве командира под наблюдением, и 100 часов в качестве командира вертолета;

не менее 500 часов рабочего опыта на вертолетах, полученного при выполнении заданий, аналогичных планируемой эксплуатации ВС;

для пилотов, задействованных в ночных полетах – не менее 20 часов в VMC ночью в качестве командира;

11.3. члены экипажа должны пройти подготовку к выполнению полетов HEMS в соответствии с программами, содержащимися в РПП;

11.4. все пилоты, задействованные в выполнении полетов HEMS, в течение предыдущих шести месяцев должны выполнить



полет в ИМС или на FSTD продолжительностью не менее 30 минут;

11.5. 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 1, 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;

11.6. минимальная численность экипажа ВС 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;

11.7. подготовка и проверка осуществляются в соответствии с программой, утвержденной Департаментом по авиации и включенной в РПП;

11.8. 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;

11.9. оценка уровня подготовки экипажа проводится при:

проверке квалификации для дневных полетов в VMC или проверке квалификации для полетов ночью в VMC при выполнении эксплуатантом ВС мероприятий HEMS;

проведении проверки практической работы члена экипажа в полете.

12. 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.

13. 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.

14. 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;

члены летного экипажа должны быть обеспечены средствами для получения текущих метеорологических данных и прогнозов погоды, надежной связью с органом ОВД, а также соответствующими помещениями для планирования полетов.

15. 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-ти минутного полета на крейсерской скорости;  
работы в зоне, обеспечивающей постоянные и подходящие посадочные площадки, в течение 20 минут полета на крейсерской скорости.

16. 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 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.

17. 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.

18. Обслуживание ВС, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, выполняемые на вертолетах, не относящихся к HEMS, производится в первоочередном порядке.

19. 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.

20. Проверка соответствия эксплуатанта ВС требованиям для выполнения полетов в целях HEMS проводится с использованием инспекционного контрольного перечня, приведенного в приложении к настоящему Дополнению.

Приложение  
к Дополнению 11

**Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия заявителя  
требованиям для выполнения полетов в целях HEMS**

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_

Фамилия, инициалы, проверяющих: \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                                | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                             | да                     | нет |            |
| 1.       | Нормативно-правовая документация                                                                                            |                        |     |            |
| 1.1.     | Наличие в РПП инструкций, SOP по выполнению полетов в целях HEMS.                                                           |                        |     |            |
| 1.2.     | Наличие в РПП программы подготовки летного состава                                                                          |                        |     |            |
| 1.3.     | Описание требований в РПП к техническим членам экипажа (если применимо).                                                    |                        |     |            |
| 1.4.     | Наличие инструкции по взаимодействию членов экипажа и технология работы для полетов в целях HEMS.                           |                        |     |            |
| 1.5.     | Описание в РПП процедуры заправки топливом с пассажирами на борту.                                                          |                        |     |            |
| 1.6.     | Наличие утвержденной методики проведения тренажа в кабине ВС (при отсутствии тренажера).                                    |                        |     |            |
| 2.       | Критерии отбора членов экипажа для полетов в целях HEMS:                                                                    |                        |     |            |
| 2.1.     | соответствие налета часов в качестве КВС, ВП днем(ночью);                                                                   |                        |     |            |
| 2.2.     | наличие допуска к полетам на оказание медицинской помощи населению;                                                         |                        |     |            |
| 2.3.     | выполнение необходимого количества полетов (в течении 6 месяцев) по ППП или на тренажере (не менее 30 минут);               |                        |     |            |
| 2.4.     | выполнение проверки квалификации членов летного экипажа;                                                                    |                        |     |            |
| 2.5.     | подготовка и проверка практической работы технических членов экипажа.                                                       |                        |     |            |
| 3.       | Организация полетов в целях HEMS:                                                                                           |                        |     |            |
| 3.1.     | наличие условий для размещения дежурного экипажа;                                                                           |                        |     |            |
| 3.2.     | наличие соответствующих поправок в MEL при выполнении полетов в целях HEMS.                                                 |                        |     |            |
| 4.       | Оснащение ВС оборудованием в целях HEMS:                                                                                    |                        |     |            |
| 4.1.     | наличие разрешения на эксплуатацию установленного медицинского оборудования в соответствии с требованиями к летной годности |                        |     |            |
| 4.2.     | наличие разрешения на использование радиосвязного                                                                           |                        |     |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|              |  |  |  |
|--------------|--|--|--|
| оборудования |  |  |  |
|--------------|--|--|--|

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

(дата, должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Дополнение 12  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС  
И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ  
В ОТКРЫТОМ МОРЕ (НОФО)**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению полетов в открытом море (далее – НОФО).

2. Дополнение устанавливает:  
требования, предъявляемые к эксплуатанту ВС для НОФО;  
процедуры выдачи эксплуатантам ВС специального разрешения на НОФО;

порядок проведения контроля и контроля за эксплуатационной деятельностью эксплуатантов ВС.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя или эксплуатанта ВС к НОФО, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и проверки эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители и эксплуатанты ВС должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к НОФО;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на НОФО;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при НОФО.

4. Эксплуатант ВС может осуществлять НОФО только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

5. Для получения специального разрешения на НОФО эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

специального разрешения по форме согласно приложению 26, установленной АП № 100, с приложением подтверждающей документации о подготовке авиационного персонала и о соответствии оборудования ВС требованиям, предъявляемым к летной годности ВС, включая:

- сведения о подготовке авиационного персонала;
- соответствие оборудования ВС требованиям, предъявляемым к летной годности ВС, для НОФО;
- изменения или дополнения к РПП, включая правила эксплуатации для экипажей ВС, эксплуатационные инструкции и порядок действий в различных ситуациях;
- изменения или дополнения, если они применимы, к РРТО и программам, которые включают процедуры технического обслуживания;
- соответствующие поправки в MEL;
- программы подготовки или поправки к программам подготовки авиационного персонала.

6. В рамках процесса управления безопасностью полетов эксплуатант ВС должен снижать и минимизировать риски и опасности, характерные для НОФО. При оценке риска эксплуатант ВС должен учитывать следующие опасности:

- возможность столкновения с морскими установками, судами и плавучими сооружениями;
- возможность попадания в полете в приборные метеорологические условия;
- возможность столкновения с препятствиями, прилегающими к вертолетным площадкам;
- возможность столкновения с птицами;
- возможность столкновения с водной поверхностью;
- возможность попадания в метеорологические и (или) морские условия, которые могут либо привести к аварии, либо усугубить ее последствия.

7. Эксплуатант ВС должен для каждого полета разработать рабочий план полета в соответствии с требованиями пункта 49 АП № 100.

8. Эксплуатант ВС должен обеспечить инструктаж по мерам безопасности для пассажиров, проводимый до посадки в вертолет, включающий конкретную информацию по вопросам, относящимся к выполнению полетов над морем, в том числе с использованием аудиовизуальных электронных средств (видео, DVD или аналогичных).

Инструктаж должен включать, как минимум, следующее:

использование спасательных жилетов и где они хранятся, если они



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

не используются;

надлежащее использование спасательных костюмов, включая инструктаж о необходимости иметь костюмы, полностью застегнутые на молнию, с, если применимо, капюшонами и перчатками, во время взлета и посадки или по иным рекомендациям КВС;

надлежащее использование аварийного дыхательного оборудования;  
расположение и функционирование аварийных выходов;  
развертывание спасательного плота и посадка на него;  
развертывание всего оборудования для выживания;  
инструкции по посадке и высадке.

При работе в безопасной среде эксплуатант ВС может опустить пункты, относящиеся к оборудованию, которое не требуется.

9. Эксплуатант ВС должен обеспечить:

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  $+10^{\circ}\text{C}$  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. Особое внимание следует уделять полетам в ИМС и заходам на посадку по приборам;

конкретные схемы захода на посадку на объекты в открытом море, включая параметры стабилизированного 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 при выполнении 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 НОФО. При этом следует учитывать, что системы аварийной посадки всегда могут быть надежно включены

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

перед заходом на посадку по причине необходимости соблюдения ограничений по скорости полета;

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.

10. Эксплуатант ВС должен использовать только те объекты в открытом море, которые соответствуют размеру и массе типа вертолета и обеспечивают условия безопасной эксплуатации.

11. В РПП должен быть справочник используемых вертодромов или ссылка на него. Справочник должен содержать подробную информацию об ограничениях вертолетной площадки и графическое представление каждого морского местоположения и его зоны посадки вертолетов, фиксируя всю необходимую информацию постоянного характера и используя стандартизированный шаблон. Должно быть указано и при необходимости изменено последнее состояние каждой вертолетной площадки, касающееся несоблюдения применимых национальных стандартов, ограничений, предупреждений, предостережений или других замечаний, имеющих эксплуатационное значение, таких как маркировка и освещение, поверхность палубы, сведения об окружающей среде, связи и навигации, обеспечении спасательных работ и тушении пожаров, заправочных сооружениях, дополнительном эксплуатационном и погрузочно-разгрузочном оборудовании и т.п.

12. Эксплуатант ВС или командир вертолета при выборе запасных аэродромов и посадочных площадок должен руководствоваться следующим:

12.1. за исключением требований, изложенных в пунктах 164 и 516 АП № 100, 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 (1 000 футов) превышает минимум погоды аэродрома назначения, в зависимости что будет больше и видимость не менее 2 500 метров;

12.2. запасная вертопалуба пункта назначения в открытом море должна соответствовать всем нижеперечисленным требованиям:

использоваться только после пролета рубежа возврата, а также 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 ОЕІ;

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.

13. При выборе запасного аэродрома для полета на прибрежный аэродром в соответствии с IFR с морского маршрута необходимо проводить индивидуальную оценку риска для безопасности полетов с учетом прогнозируемых метеорологических условий погоды для пункта назначения и запаса топлива, необходимого для соответствия требованиям, изложенных в пунктах 154 и 513 АП № 100 при выполнении воздушных перевозок или авиационных работ.

14. Эксплуатант ВС при выполнении полетов к объектам, расположенным в море, с применением бортовой радиолокационной станции должен руководствоваться следующим:

14.1. 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;

14.2. выполнение полетов с применением бортовой радиолокационной станции к объектам в море (буровые установки, транзитные суда) осуществляется экипажем вертолета, имеющем в своем составе двух пилотов;

14.3. 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;

14.4. заход на посадку может быть продолжен менее диапазона принятия решения или MDA/H, если установлен визуальный контакт с местом назначения;

14.5. 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;

14.6. 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.

15. 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, 518 АП № 100, при минимумах, представленных в таблице.

Таблица. 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.<br>(**) Вертолеты могут эксплуатироваться при видимости менее 800 метров, при условии постоянного визуального контакта с местом назначения или вспомогательным ориентиром.<br>(***) Вертолеты могут эксплуатироваться при видимости менее 1 500 метров, при условии постоянного визуального контакта с местом назначения или вспомогательным ориентиром. |            |           |            |            |

16. Эксплуатант ВС может выполнять полеты на объекты в открытом море могут осуществляться только в случае, если скорость ветра на

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

вертопалубе не превышает 30 м/с (60 узлов), включая порывы, но не более ограничений, установленных руководством по эксплуатации ВС.

17. Вертолеты, выполняющие взлеты и посадки на объекты в открытом море должны эксплуатироваться в соответствии с требованиями к эксплуатации с летно-техническими характеристиками класса.

18. 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.

19. Эксплуатант ВС должен установить и поддерживать в рабочем состоянии систему слежения за ВС для эксплуатации в открытом море с момента вылета вертолета до прибытия его в конечный пункт назначения.

Эта функция может быть выполнена службами ОВД, если запланированный маршрут и запланированные маршруты отклонения полностью включены в блоки воздушного пространства, где:

служба наблюдения органа ОВД обычно предоставляется и поддерживается системами наблюдения, определяющими местонахождение ВС через промежутки времени с достаточной продолжительностью; и

эксплуатант ВС предоставил компетентным поставщикам аэронавигационного обслуживания необходимую контактную информацию.

Во всех остальных случаях эксплуатанту ВС необходимо разработать подробную процедуру, описывающую, как должна контролироваться система слежения за ВС, а также какие действия и когда следует предпринять в случае обнаружения отклонения или аномалии.

Такая процедура должна учитывать следующее:

результаты оценки рисков, проведенной при определении частоты обновления информации;

местные условия предполагаемых операций;

взаимосвязь с планом реагирования эксплуатанта ВС на чрезвычайные ситуации.

Данные слежения за ВС должны записываться на земле и храниться не менее 48 часов. После авиационного происшествия или серьезного инцидента, подлежащего расследованию, данные должны храниться не менее 30 дней, и эксплуатант ВС должен иметь возможность незамедлительно предоставить копию этих данных.

20. Эксплуатант ВС при НОФО 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.

Система контроля вибраций должна соответствовать всем следующим критериям:

система контроля вибраций должна измерять характеристики вибрации вращающихся критических компонентов во время полета, используя подходящие датчики вибрации, методы и записывающее оборудование;

система контроля вибраций, которая обычно включает датчики вибрации и соответствующую проводку, аппаратные средства сбора и обработки данных, средства загрузки данных с вертолета, наземную систему и все соответствующие инструкции по эксплуатации системы, должна быть сертифицирована.

Эксплуатант ВС должен определить категории персонала, которые необходимо обучить для работы с системой контроля вибраций, определить соответствующие учебные планы и включить их в программы начального и периодического обучения эксплуатанта ВС.

21. Эксплуатант ВС при NOFO должен соблюдать следующие требования к оборудованию вертолетов:

21.1 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;

21.2. вертолеты оборудуются радиовысотомером со способностью звукового и визуального предупреждения снижения, ниже заранее установленной пилотом высоты;

21.3. все аварийные выходы, включая аварийные выходы экипажа,

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

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;

21.4. вертолеты, которые эксплуатируются с МСТОМ более 3 175 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.

22. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования при выполнении полетов в неблагоприятной обстановке:

22.1. 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;

22.2. 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;

22.3. все лица на борту вертолета должны иметь при себе системы аварийного дыхания и быть проинструктированы по их использованию;

22.4. 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,

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

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;

22.5. вертолет должен быть оборудован системой аварийного освещения с независимым источником питания для обеспечения надлежащего общего освещения кабины для облегчения эвакуации из вертолета;

22.6. вертолет должен быть оборудован ELT(AD), способным одновременно передавать сигналы на частотах 121,5 МГц и 406 МГц;

22.7. 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;

22.8. 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;

22.9. 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.

23. Эксплуатант ВС должен руководствоваться следующими требованиями в отношении членов экипажа для NOFO:

23.1. 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;

23.2. 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.

24. Программы подготовки летного состава должны быть нацелены на:

повышение знаний об условиях морских операций с особым учетом визуальных иллюзий при выполнении захода на посадку, создаваемых освещением, движением и погодными факторами;

улучшение взаимодействия экипажей, особенно для морских операций;

предоставление членам летного экипажа необходимых навыков для надлежащего управления рисками, связанными со стандартными, нештатными и аварийными процедурами во время полетов днем и ночью;

25. Эксплуатант ВС при разработке программ подготовки должен уделить особое внимание критическим этапам при выполнении полетов ночью, включить инструкции по оптимальному использованию автоматической системы управления полетом вертолета, для работы с несколькими пилотами – подчеркнуть важность процедур с несколькими экипажами, а также роль контроля пилота на всех этапах полета, включите стандартные эксплуатационные процедуры.

26. Подготовка и проверка по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию в аварийных ситуациях и обеспечении безопасности должны быть сосредоточены на установленном/перевозимом оборудовании. Подготовка к выходу в море и выживанию в море, включая эксплуатацию всего соответствующего оборудования для обеспечения безопасности, должна быть элементом периодической подготовки.

27. Оценка уровня подготовки экипажа проводится при проведении квалификационной проверки, а также при проведении проверки практической работы экипажа в полете.

28. Подготовка и проверка должны в полной мере использовать FFS для стандартных, нештатных и аварийных процедур, связанных со всеми аспектами NOFO.

29. Проверка соответствия эксплуатанта ВС требованиям для выполнения полетов в открытом море проводится с использованием



инспекционного контрольного перечня, приведенного в приложении к  
настоящему Дополнению.



Приложение  
к Дополнению 12

Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия заявителя  
требованиям для выполнения полетов в открытом море

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС: \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Наименование                                                                                                                      | статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                   | да                     | нет |            |
| 1.       | Нормативно правовая документация                                                                                                  |                        |     |            |
| 1.1.     | Наличие в РПП инструкции, SOP по выполнению полетов в открытом море                                                               |                        |     |            |
| 1.2.     | Наличие и выполнение программы подготовки летного состава для выполнения полетов в открытом море (HOFO)                           |                        |     |            |
| 1.3.     | Наличие инструкции по взаимодействию членов летного экипажа и задействованного авиационного персонала при HOFO, технология работы |                        |     |            |
| 1.4.     | Наличие в РПП требований к необходимому бортовому оборудованию, критерии управления полетом и соответствующие записи в MEL        |                        |     |            |
| 2.       | Критерии отбора членов экипажа с учетом имеющегося опыта                                                                          |                        |     |            |
| 2.1.     | Наличие в РПП процедуры отбора и формирования экипажей                                                                            |                        |     |            |
| 2.2.     | Уровень минимального опыта КВС                                                                                                    |                        |     |            |
| 2.3.     | Выполнение необходимого количества полетов (в течении 90 дней) день/ночь                                                          |                        |     |            |
| 2.4.     | Выполнение проверок членов летного экипажа                                                                                        |                        |     |            |
| 3.       | Тренажерная подготовка                                                                                                            |                        |     |            |
| 3.1.     | Наличие утвержденной программы подготовки                                                                                         |                        |     |            |
| 3.2.     | Наличие методики проведения тренажа в кабине ВС при подготовке по программе HOFO (при отсутствии тренажера)                       |                        |     |            |
| 4.       | Требования к оборудованию ВС и спасательным средствам                                                                             |                        |     |            |
| 4.1.     | Оснащение вертолета системой аварийной посадки на воду                                                                            |                        |     |            |
| 4.2.     | Наличие бортовой радиолокационной станции                                                                                         |                        |     |            |
| 4.3.     | Наличие системы слежения за ВС                                                                                                    |                        |     |            |
| 4.4.     | Наличие системы громкой связи на ВС                                                                                               |                        |     |            |
| 4.5.     | Наличие радиовысотомера со звуковым и визуальным предупреждением                                                                  |                        |     |            |
| 4.6.     | Наличие маркировки на всех аварийных выходах                                                                                      |                        |     |            |
| 4.7.     | Наличие системы СППЗ                                                                                                              |                        |     |            |
| 4.8.     | Соблюдение требований при выполнении полетов в неблагоприятной обстановке:                                                        |                        |     |            |
|          | наличие сертифицированных спасательных жилетов (сертифицированных комбинированных спасательных                                    |                        |     |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|  |                                                                        |  |  |  |
|--|------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|  | костюмов);                                                             |  |  |  |
|  | наличие сертифицированных систем аварийного дыхания;                   |  |  |  |
|  | наличие сертифицированных спасательных плотов;                         |  |  |  |
|  | наличие системы аварийного освещения с независимым источником питания; |  |  |  |
|  | наличие ELT(AD)                                                        |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 (дата, должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Дополнение 13  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС  
И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ  
С ГРУЗОМ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ (HESLO)**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению полетов с грузом на внешней подвеске (далее – HESLO).

2. Дополнение устанавливает:  
требования, предъявляемые к эксплуатанту ВС для HESLO;  
процедуры выдачи эксплуатантам ВС специального разрешения на HESLO;

порядок проведения контроля и контроля за эксплуатационной деятельностью эксплуатантов ВС.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя или эксплуатанта ВС к HESLO, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля при проверке эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители и эксплуатанты ВС должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к HESLO;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на HESLO;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при HESLO.

4. Эксплуатант ВС может осуществлять SPO при HESLO только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

5. Для получения специального разрешения на осуществление SPO

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

при HESLO эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 33, установленной АП № 100, с приложением подтверждающей документации о соответствии авиационного персонала и оборудования ВС требованиям, предъявляемым к летной годности ВС.

6. 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 эксплуатанта ВС.

7. 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.

8. Эксплуатант ВС для эксплуатации вертолетов при HESLO должен

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

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.

9. Минимальный состав летного экипажа определен руководством по эксплуатации ВС. Для производственных полетов 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.

10. Эксплуатант ВС должен организовать проведение подготовки перед назначением пилотов для выполнения полетов в качестве командира вертолета при HESLO, руководствуясь следующим:

10.1. теоретическая подготовка для HESLO должна включать следующую тематику:

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 HESLO;

обучение в области человеческого фактора;

риски и опасности при HESLO;

10.2. теоретическая подготовка для других типов HESLO в дополнение к перечисленному в подпункте 10.1 настоящего пункта должна включать иные необходимые дополнительные знания, соответствующие типу HESLO;

10.3. летная подготовка определяется эксплуатантом ВС в программе





подготовки летного состава;

10.4. повышение квалификации и летная 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 за предыдущие 12 месяцев имеет налет не менее 20 часов соответствующей работы в рамках HESLO дополнительная летная подготовка не требуется.

11. Эксплуатант ВС должен руководствоваться следующими требованиями в отношении пилота для HESLO:

11.1. до начала практического обучения пилот должен:

иметь самостоятельный налет не менее 10 часов данным типе вертолета;

для HESLO 2 – иметь не менее 100 циклов HESLO 1;

для HESLO 3 – иметь не менее 500 циклов HESLO 1;

для HESLO 4 – иметь общий налет на вертолетах не менее 1 000 часов и 2 000 циклов HESLO 1, в том числе опыт самостоятельной работы в качестве командира вертолета при HESLO 2 или HESLO 3;

11.2. для выполнения полетов в качестве командира вертолета под наблюдением инструктора по 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 длиной 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;

11.3. уровень подготовки пилота до начала самостоятельных полетов:

для HESLO 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 при 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

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

планируемой эксплуатации (пустыня, море, джунгли, горы и т. д.);

11.4. для начала самостоятельных полетов при HESLO квалификация пилота должна быть оценена инструктором по HESLO, назначенным эксплуатантом ВС, как достаточная для выполнения планируемых операций и для соответствующей среды.

12. 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.

13. Инструктор по HESLO назначается эксплуатантом ВС при соблюдении следующего:

13.1. инструктор по 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;

13.2. инструктор по HESLO для специалистов по задачам HESLO должен иметь соответствующую квалификацию и опыт работы при осуществлении операций как специалист по задачам HESLO не менее 2 лет.

14. При выполнении 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.

Перед проведением 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.

15. 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.

16. Проверка соответствия эксплуатанта ВС требованиям для выполнения полетов с грузом на внешней подвеске проводится с использованием инспекционного контрольного перечня, приведенного в приложении к настоящему Дополнению.

Приложение  
к Дополнению 13

Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия заявителя  
требованиям для выполнения полетов с грузом на внешней подвеске

Эксплуатант ВС: \_\_\_\_\_

Дата проверки: \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Проверяемый элемент, функция                                                                                              | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                           | да                     | нет |            |
| 1.       | Нормативно-правовая документация:                                                                                         |                        |     |            |
| 1.1.     | Наличие в РПП инструкций, SOP по выполнению заявленных видов авиационных работ с HESLO.                                   |                        |     |            |
| 1.2.     | Наличие и прохождение программы подготовки летного состава при выполнении полетов с HESLO.                                |                        |     |            |
| 1.3.     | Наличие инструкции по взаимодействию членов летного экипажа и технология работы с HESLO.                                  |                        |     |            |
| 1.4.     | Наличие в РПП программы повышения квалификации и проверки пилотов при выполнении полетов с HESLO (1раз в 2 года).         |                        |     |            |
| 1.5.     | Наличие в РПП требований к бортовому оборудованию, включая эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки в MEL. |                        |     |            |
| 2.       | Критерии отбора членов экипажа с учетом имеющегося опыта.                                                                 |                        |     |            |
| 2.1.     | Соответствие требований к налету часов и циклов с HESLO в качестве KBC:                                                   |                        |     |            |
|          | для HESLO 1;                                                                                                              |                        |     |            |
|          | для HESLO 2;                                                                                                              |                        |     |            |
|          | для HESLO 3,4.                                                                                                            |                        |     |            |
| 2.2.     | Проведение теоретической подготовки для HESLO.                                                                            |                        |     |            |
| 2.3.     | Летная подготовка в рамках программы выполнения полетов с HESLO (в течении 12 месяцев).                                   |                        |     |            |
| 2.4.     | Требования к квалификации и опыту работы инструкторского состава специалистов по задачам HESLO (не менее 2 лет).          |                        |     |            |
| 2.5.     | Наличие допуска по виду авиационных работ:                                                                                |                        |     |            |
|          | борьба с пожарами;                                                                                                        |                        |     |            |
|          | к строительно-монтажным и погрузочно-разгрузочным работам;                                                                |                        |     |            |
|          | транспортно-связным полетам.                                                                                              |                        |     |            |
| 2.6.     | Выполнение установленных требований для летного состава, выполняющего полеты на нескольких типах ВС.                      |                        |     |            |
| 3.       | Тренажерная подготовка:                                                                                                   |                        |     |            |
|          | наличие утвержденной программы подготовки;                                                                                |                        |     |            |
|          | методика проведения тренажа в кабине ВС (при отсутствии тренажера).                                                       |                        |     |            |
| 4.       | Проведение проверок квалификации летного состава, а также лиц их проводящих.                                              |                        |     |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                  |  |  |  |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| 5.   | Проведение проверок практической работы команды специалистов, а также лиц их проводящих.                         |  |  |  |
| 6.   | Требования к оборудованию ВС HESLO:                                                                              |  |  |  |
| 6.1. | Наличие сертифицированного подъемного оборудования и грузовых замков в соответствии с предполагаемыми функциями. |  |  |  |
| 6.2. | Наличие на ВС:                                                                                                   |  |  |  |
|      | зеркала либо иного средства для наблюдения за грузом и (или) грузовым замком;                                    |  |  |  |
|      | измерителя либо иного средства определения веса груза.                                                           |  |  |  |
| 6.3. | Наличие разрешения на использование радиооборудования для связи с наземным персоналом.                           |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен (заявитель): \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(дата, должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)





Дополнение 14  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС  
И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ,  
СВЯЗАННЫХ С ЭВАКУАЦИЕЙ ЛЮДЕЙ  
НА ВНЕШНИХ УСТРОЙСТВАХ (НЕС)**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, в рамках Приложения 6 к Чикагской конвенции, АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах (далее – НЕС).

2. Дополнение устанавливает:

требования, предъявляемые к эксплуатанту ВС для выполнения НЕС;  
процедуры выдачи эксплуатантам ВС специального разрешения на выполнение НЕС;

порядок проведения контроля и контроля за эксплуатационной деятельностью эксплуатантов ВС.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя или эксплуатанта ВС к выполнению НЕС, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля при проверке эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители и эксплуатанты ВС должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению НЕС;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на выполнение НЕС;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении НЕС.

4. Эксплуатация вертолета с выполнением НЕС допускается только при условии, что эксплуатант ВС получил специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных

спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения такого специального разрешения эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на осуществление SPO при выполнении НЕС по форме согласно приложению 34 к АП № 100 с приложением подтверждающей документации о соответствии авиационного персонала и оборудования ВС требованиям, предъявляемым к летной годности ВС.

5. Эксплуатант ВС должен разработать SOP для НЕС 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 НЕС;

соответствующее обучение членов экипажа и специалистов по задачам для выполнения НЕС, 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 НЕС;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры.

6. Эксплуатант ВС в SOP должен учитывать следующее:

6.1. характер деятельности – НЕС, как правило, выполняются на небольшой высоте;

6.2. сложность деятельности, зависящая от длины строп (каната) и характеристик зон посадки и высадки и т. д. Уровни сложности по типу НЕС:

тип 1 (НЕС 1) – длина стропа или каната не превышает 25 метров;

тип 2 (НЕС 2) – длина стропа или каната превышает 25 метров.

6.3. НЕС может выполняться в любом географическом регионе. В связи с этим, эксплуатанту ВС необходимо особое внимание уделять подготовке экипажей для выполнений НЕС в различных географических и климатических районах, различным типам окружающей среды, а также к районам местности, требующим минимального уровня шума.

7. Эксплуатант ВС при подготовке к выполнению НЕС должен учитывать следующее:

7.1. грузовые операции, связанные с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей), могут выполняться с использованием внешней подвески и подъемного оборудования вертолета;

7.2. система устройств для переноски людей – система, включающая

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

одно или несколько устройств, которые либо прикреплены к лебедке при проведении ННО, 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;

7.3. 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;

7.4. 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.

8. 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.

9. Эксплуатант ВС при определении состава экипажа для НЕС должен руководствоваться следующим:

9.1. минимальный состав летного экипажа указан в руководстве по эксплуатации ВС;

9.2. при выполнении НЕС одним пилотом в эксплуатационных или в учебных целях 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 при выполнении НЕС для обеспечения безопасности полета;

процедуры в случаях, когда специалист по задаче НЕС включен в состав экипажа.

10. Эксплуатант ВС при назначении пилотов для выполнения полетов в качестве командира вертолета при выполнении НЕС, должен руководствоваться следующим:

10.1. пилот должен пройти теоретическую подготовку по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС;

10.2. 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;

10.3. опыт пилота до начала самостоятельных полетов на выполнение НЕС:

выполнена летная подготовка по программе НЕС;

должен иметь налет в качестве командира вертолета 1 000 часов;

для работ в горной местности – должен иметь налет в качестве командира вертолета в горной местности 500 часов;

для выполнения операций НЕС 2 должен иметь опыт выполнения операций HESLO 2;

10.4. для начала самостоятельных полетов на выполнение НЕС

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

квалификация пилота должна быть оценена инструктором НЕС, назначенным эксплуатантом ВС, как достаточная для выполнения планируемых операций в соответствующих условиях;

10.5. 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 НЕС или ННО в течение предыдущих 24 месяцев должен быть выполнен контрольный полет с инструктором НЕС, назначенным эксплуатантом ВС.

11. Инструктор НЕС назначается эксплуатантом ВС при соблюдении следующего:

11.1. инструктор НЕС для пилотов должен:

иметь соответствующий уровень подготовки и минимальный опыт работы при выполнении НЕС – 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;

11.2. инструктор НЕС для специалистов по задачам НЕС должен иметь соответствующую квалификацию и опыт работы при осуществлении операций как специалист по задачам НЕС не менее 2 лет.

12. Эксплуатант ВС при организации подготовки и переподготовки специалистов по задачам при выполнении НЕС должен руководствоваться следующим:

12.1. 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;

12.2. 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.

13. Эксплуатант ВС при выполнении НЕС должен обеспечить, чтобы масса вертолета не превышала максимальную взлетную массу, требуемую абзацем вторым подпункта 254.6 пункта 254 АП № 100.

14. Проверка соответствия эксплуатанта ВС требованиям для выполнения грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах проводится с использованием инспекционного контрольного перечня, приведенного в приложении к настоящему Дополнению.

Приложение  
к Дополнению 14

Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия заявителя требованиям для выполнения полетов на выполнение грузовых операций связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Заявляемые уровни сложности по типу НЕС: \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Наименование                                                                                                                                           | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                                        | да                     | нет |            |
| 1.       | Нормативно правовая документация                                                                                                                       |                        |     |            |
| 1.1.     | Наличие в РПП инструкций, SOP по выполнению заявленных видов работ с выполнением грузовых операций связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах |                        |     |            |
| 1.2.     | Наличие и прохождение программы подготовки летного состава по выполнению грузовых операций связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах (НЕС)   |                        |     |            |
| 1.3.     | Наличие инструкции по взаимодействию и технология работы членов летного экипажа, специалиста по задаче НЕС                                             |                        |     |            |
| 1.4.     | Наличие в РПП требований к бортовому оборудованию, включая эксплуатационные ограничения и соответствующие записи в MEL                                 |                        |     |            |
| 1.5.     | Наличие в РПП программы повышения квалификации и проверки пилотов при выполнении НЕС (1 раз в 2 года)                                                  |                        |     |            |
| 1.6.     | Наличие в РПП программы первоначальной и периодической подготовки специалистов НЕС                                                                     |                        |     |            |
| 2.       | Критерии отбора членов экипажа с учетом имеющегося опыта                                                                                               |                        |     |            |
| 2.1.     | Наличие допуска по виду авиационных работ:                                                                                                             |                        |     |            |
|          | к выполнению операций HESLO 1 (для операций НЕС 1)                                                                                                     |                        |     |            |
|          | к выполнению операций HESLO 2 (для операций НЕС 2)                                                                                                     |                        |     |            |
|          | к выполнению ННО                                                                                                                                       |                        |     |            |
| 2.2      | Налет в качестве командира ВС (не менее 1000ч.)                                                                                                        |                        |     |            |
| 2.3      | Налет в качестве командира ВС для работ в горной местности (не менее 500ч.)                                                                            |                        |     |            |
| 2.4      | Опыт выполнения операций HESLO                                                                                                                         |                        |     |            |
| 2.5.     | Выполнение полетов НЕС или ННО (в течении 24 месяцев)                                                                                                  |                        |     |            |
| 2.6.     | Выполнение летной проверки (1 раз в 2 года)                                                                                                            |                        |     |            |
| 3.       | Наличие методики проведения тренажа в кабине ВС при подготовке по программе НЕС                                                                        |                        |     |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                       |  |  |  |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| 4.   | Подготовка инструкторского состава НЕС (для пилотов):                                 |  |  |  |
|      | уровень подготовки (не менее 100 циклов)                                              |  |  |  |
|      | опыт работы НЕС (не менее 2 лет)                                                      |  |  |  |
|      | периодическая подготовка инструкторского состава                                      |  |  |  |
| 5.   | Подготовка инструкторского состава НЕС (для специалистов по задачам НЕС):             |  |  |  |
|      | квалификация и опыт (не менее 2 лет)                                                  |  |  |  |
| 6.   | Требования к ВС и эвакуационным устройствам                                           |  |  |  |
| 6.1. | Оснащение вертолета приборами контроля, звуковой и визуальной системой предупреждения |  |  |  |
| 6.2. | Оснащение вертолета дополнительным зеркалом и(или) видеокамерой                       |  |  |  |
| 6.3. | Оснащение дополнительным крюком или устройством с несколькими крюками                 |  |  |  |
| 6.4. | Оснащение регистратором данных о нагрузке на внешних устройствах                      |  |  |  |
| 6.5. | Оснащение одним измерителем груза                                                     |  |  |  |
| 6.6. | Наличие сертифицированных систем устройств для переноски людей.                       |  |  |  |
| 6.7. | Соответствие подъемного оборудования и грузового крюка требованиям к летной годности  |  |  |  |
| 6.8. | Оснащение специалистов НЕС (р/ст, ср-вами индивид. защиты и т.д.)                     |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

(дата, должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Дополнение 15  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

## **ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ НА ДЕСАНТИРОВАНИЕ ПАРАШЮТИСТОВ ИЛИ ГРУЗОВ**

### **ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии с требованиями АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению полетов на десантирование парашютистов или грузов.

2. Дополнение устанавливает:

требования, предъявляемые к эксплуатанту ВС для выполнения полетов на десантирование парашютистов или;

процедуры выдачи эксплуатантам ВС специального разрешения на выполнение полетов на десантирование парашютистов или грузов;

порядок проведения контроля и контроля за эксплуатационной деятельностью эксплуатантов ВС.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются работниками Департамента по авиации и (или) Авиационной инспекции при проведении оценки готовности заявителя или эксплуатанта ВС к выполнению полетов на десантирование парашютистов или грузов, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля при проверке эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители и эксплуатанты ВС должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению полетов на десантирование парашютистов или грузов;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на выполнение полетов на десантирование парашютистов или грузов;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении полетов на десантирование парашютистов или грузов.



## ГЛАВА 2

### ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ЗАЯВИТЕЛЮ

4. Заявитель может выполнять полеты на десантирование парашютистов или грузов квалифицированными летными экипажами только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

5. Для получения специального разрешения на выполнение полетов на десантирование парашютистов или грузов заявитель должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 35, установленной АП № 100, с приложением подтверждающей документации о подготовке авиационного персонала и соответствии оборудования ВС требованиям, предъявляемым к летной годности ВС, включая:

- изменения или дополнения к РПП, в том числе правила эксплуатации для экипажей ВС, эксплуатационные инструкции и порядок действий в различных ситуациях;

- изменения или дополнения, если они применимы, к РРТО и программам, которые включают процедуры технического обслуживания;
- соответствующие поправки в MEL;

- программы подготовки или поправки к программам подготовки авиационного персонала.

6. Для выполнения полетов на десантирование парашютистов, десантирование грузов или беспарашютное десантирование грузов с воздуха эксплуатант ВС должен разработать и включить в РПП SOP, 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, включая операторов авиационно-парашютной службы при выполнении воздушного беспарашютного десантирования грузов;

- требуемую 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;

- стандартные, нештатные и аварийные процедуры для членов



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

экипажа и специалистов на борту ВС.

7. Служебные пассажиры и груз, перевозимые на ВС по заявкам заказчика, оформляются в соответствии с установленными правилами.

8. При выполнении полетов на десантирование грузов специалисты, выполняющие работы по сбросу грузов, должны быть в надетых страховочных поясах, закрепленных за специальные узлы фюзеляжа ВС.

9. Проверка соответствия эксплуатанта ВС требованиям для выполнения десантирования парашютистов или грузов проводится с использованием инспекционного контрольного перечня, приведенного в приложении к настоящему Дополнению.

10. Эксплуатант ВС должен разработать общую схему прицеливания, применяемую для определения положения точки начала выброски при использовании любых средств выброски в различных условиях.

11. Схема прицеливания наносится на карте крупного масштаба.

12. За точность и безопасность десантирования несет ответственность командир ВС.

### **ГЛАВА 3**

## **ДЕСАНТИРОВАНИЕ ПАРАШЮТИСТОВ**

#### **§ 1. Выполнение парашютных прыжков с ВС**

13. По данному виду авиационных работ предусматривается выполнение полетов для выполнения парашютных прыжков с ВС:

штатными и нештатными спасателями спасательных поисково-десантных групп;

парашютистами-спортсменами, а также лицами, желающими совершить парашютный прыжок или заниматься выполнением парашютных прыжков в гражданской авиации;

летным составом в авиационных учебных заведениях.

14. Прыжки с парашютом разрешается проводить на аэродромах и на специально выбранных площадках, отвечающих требованиям безопасности приземления парашютистов.

15. Эксплуатант ВС должен учитывать, что 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.

16. 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

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

прыжков, бортовой командой парашютистов может использоваться пол ВС для размещения на борту ВС при условии для них наличия фиксирующих устройств.

17. Полеты на десантирование парашютистов, осуществляемые в целях доставки десантников-пожарных или спасателей к месту назначения, если доставка их другим способом невозможна, а также тренировки парашютистов-спортсменов и любителей, выполняются с соблюдением следующего:

к выполнению прыжков на парашютах допускаются лица, имеющие свидетельство парашютиста (или аналогичный документ) или прошедшие соответствующую подготовку;

полеты на десантирование выполняются при видимости не менее 3 000 метров и высоте нижней границы облаков на 50 метров выше высоты выброски;

разрешается выполнять десантирование парашютистов-спортсменов в разрыв облаков при общем их количестве не более 6 октантов и высоте нижней границы не менее 700 метров. При этом командир ВС должен иметь допуск к полетам по ППП.

## **§ 2. Производственные прыжки с парашютом**

18. К выполнению производственных прыжков с парашютом допускаются лица, прошедшие специальную подготовку к выполнению прыжков с парашютом и допущенные к производственной работе.

19. Производственные прыжки разрешается выполнять при истинной высоте полета ВС не ниже минимальной высоты использования парашютной системы в соответствии с инструкцией по ее эксплуатации.

20. Снижение ВС для тщательного осмотра площадки приземления разрешается до безопасной высоты.

21. Запрещается производить десантирование спасателей и десантников-пожарных на вырубке, гари, ветровалы, болота (кроме пересохших), усохшие насаждения, а также в случаях возможного попадания их на высоковольтную линию.

22. Командир ВС несет ответственность за точный выход на линию пути, выдерживание высоты, курса и скорости полета. В процессе захода на десантирование экипаж ВС контролирует соблюдение расчетных данных и при необходимости вносит в него дополнительные коррективы.

23. Производственные прыжки с парашютом на лес в специальном защитном снаряжении могут выполняться при силе ветра над пологом леса, в месте приземления согласно техническим характеристикам парашютов.

Защитное снаряжение предназначается для защиты спасателей от



травматических повреждений и ушибов в следствии ударов о стволы и сучья деревьев в случаях приземления на лес.

24. Десантирование спасателей на лес разрешается производить только в тех случаях, когда расположение имеющихся площадок приземления в районе бедствия не обеспечивает своевременного прибытия спасателей на место бедствия для оказания помощи, и при невозможности проведения беспарашютного десантирования спасателей.

## **ГЛАВА 4**

### **ДЕСАНТИРОВАНИЕ ГРУЗОВ**

#### **§ 1. Общие положения**

25. В зависимости от решаемой задачи, характера груза и применяемой десантной техники десантирование грузов может быть парашютным и беспарашютным.

26. Десантирование грузов осуществляется только с ВС, специально оборудованных для этих целей и допущенных к десантированию в соответствии с руководством по эксплуатации ВС.

27. Экипажи ВС и авиационный персонал, участвующий в десантировании, должны быть обучены по утвержденным программам и допущены для выполнения десантирования в соответствии с требованиями законодательства в области гражданской авиации.

28. Перед выполнением полета на десантирование экипаж ВС должен выполнить расчет точки выброски и уточнить ее в полете с учетом фактических метеорологических условий.

Ответственность за точность десантирования несет командир ВС.

29. К десантированию допускаются грузы, специально подготовленные для этих целей, и, как правило, в специальной таре.

30. Подготовка грузов для десантирования осуществляется в соответствии с утвержденными инструкциями для данного типа десантного оборудования.

31. Подготовкой грузов руководит специалист по десантированию, допущенный к выполнению данных работ.

#### **§ 2. Выброска грузов с парашютом**

32. На грузовых парашютах сбрасываются грузы, которые при сильном ударе о землю (при сбрасывании без парашюта) теряют свои качества.

33. Для сбрасывания грузов с парашютом ВС должно быть оборудовано специальным десантным оборудованием.

34. Сброс грузов с парашютами производится с высоты не менее

150 метров.

### **§ 3. Выброска грузов без парашюта (беспарашютное десантирование)**

35. Сбрасывание грузов с ВС без парашютов производится в тех случаях, когда характер груза и его упаковка позволяют выполнить это с данного ВС.

36. Полеты ВС по доставке грузов с применением систем воздушного десантирования сыпучих грузов в мешочной таре беспарашютным способом на обозначенные площадки выполняются с применением беспарашютных грузовых систем.

37. Упаковка грузов осуществляется в соответствии и инструкциями по подготовке грузов для беспарашютного десантирования.

38. Сброс грузов без парашюта разрешается:

в равнинной местности с высоты не ниже 25 метров;

в холмистой местности не ниже 50 метров.

Значение минимальной высоты полета на участке непосредственно перед сбросом груза с применением беспарашютных грузовых систем обычно принимается равной 200 метров, в зависимости от площадки, рельефа местности или других факторов.

39. На ВС, подготовленном к десантированию, полеты выполняются полным составом экипажа.

40. В полете на борту ВС кроме членов экипажа, должны находиться специалисты, выполняющие работы по сбросу грузов, которые непосредственно осуществляют подготовку и сброс груза.

41. В РПП должны быть изложены особенности работы экипажа при выполнении беспарашютного десантирования.

42. В процессе предполетной подготовки старший группы специалисты, выполняющие работы по сбросу грузов, обязан убедиться в надежности крепления и правильности швартовки платформ и груза и лично доложить командиру ВС о готовности к полету и десантированию.

43. Варианты взаимодействия и технология работы членов экипажа при выполнении беспарашютного десантирования должны быть определены в Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа самолета.

Приложение  
к Дополнению 15

**Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия заявителя  
требованиям для выполнения полетов на выполнение десантирования  
парашютистов или грузов**

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Заявляемый тип десантирования: \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Наименование                                                                                                                                                         | Статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                                                      | да                     | нет |            |
| 1.       | Нормативно-правовая документация:                                                                                                                                    |                        |     |            |
| 1.1      | Наличие в РПП инструкций, SOP по выполнению десантирования парашютистов или грузов.                                                                                  |                        |     |            |
| 1.2.     | Наличие и полнота программы подготовки летного состава к полетам на десантирование парашютистов или грузов.                                                          |                        |     |            |
| 1.3.     | Наличие в РПП инструкции по взаимодействию и технологии работы экипажа при полетах на десантирование парашютистов или грузов (включая беспарашютное десантирование). |                        |     |            |
| 1.4.     | Наличие в РПП действий экипажа при возникновении аварийных и нештатных ситуаций при десантировании парашютистов или грузов.                                          |                        |     |            |
| 1.5.     | Наличие в РПП программы подготовки бортовой команды специалистов к полетам на десантирование парашютистов или грузов.                                                |                        |     |            |
| 1.6.     | Наличие в РПП требований к бортовому оборудованию, включая эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки в MEL при десантировании парашютистов или грузов. |                        |     |            |
| 1.7.     | Наличие в РПП методики проведения тренажа в кабине ВС.                                                                                                               |                        |     |            |
| 2.       | Критерии отбора членов экипажа с учетом имеющегося опыта:                                                                                                            |                        |     |            |
| 2.1.     | Наличие подготовленного летного состава и допуска к полетам на десантирование:                                                                                       |                        |     |            |
|          | парашютистов;                                                                                                                                                        |                        |     |            |
|          | грузов.                                                                                                                                                              |                        |     |            |
| 2.2.     | Соблюдение сроков летных проверок и порядка устранения перерывов при полетах на десантирование:                                                                      |                        |     |            |
|          | парашютистов;                                                                                                                                                        |                        |     |            |
|          | грузов.                                                                                                                                                              |                        |     |            |
| 2.3.     | Наличие подготовленной бортовой команды специалистов, обеспечивающих процедуры десантирования:                                                                       |                        |     |            |



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                                            |  |  |  |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|      | парашютистов;                                                                                                                                                                              |  |  |  |
|      | грузов.                                                                                                                                                                                    |  |  |  |
| 3.   | Требования к ВС:                                                                                                                                                                           |  |  |  |
| 3.1  | Соответствие ВС, допущенных в установленном порядке к выполнению полетов на десантирование парашютистов или грузов в соответствии с требованиями к летной годности.                        |  |  |  |
| 3.2. | Соответствие установленного на ВС штатного бортового оборудования требованиям к выполнению полетов на десантирование:                                                                      |  |  |  |
|      | парашютистов;                                                                                                                                                                              |  |  |  |
|      | грузов.                                                                                                                                                                                    |  |  |  |
| 3.3. | Наличие на борту ВС специального снаряжения для выполнения бортовой командой специалистов своих функциональных обязанностей в полете на десантирование (парашюты, привязные ремни и т.п.). |  |  |  |
| 3.4. | Наличие фиксирующих устройств при размещении парашютистов на полу ВС (если применимо).                                                                                                     |  |  |  |

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(дата, должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Дополнение 16  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

**ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС  
И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ  
НА ПИЛОТАЖ**

**ГЛАВА 1  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящее Дополнение разработано в соответствии с требованиями АП № 100, которые охватывают технические и эксплуатационные требования к выполнению полетов на пилотаж.

2. Дополнение устанавливает:

требования, предъявляемые к заявителю для выполнения полетов на пилотаж;

процедуры выдачи заявителю специального разрешения на выполнение полетов на пилотаж;

порядок проведения контроля за эксплуатационной деятельностью эксплуатантов ВС.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем Дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к выполнению полетов на пилотаж, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля при проверке эксплуатации ВС, проводимой в соответствии с выданным специальным разрешением на выполнение таких полетов.

Заявители должны использовать настоящее Дополнение:

при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению полетов на пилотаж;

при подготовке и оформлении необходимой подтверждающей документации для получения специального разрешения на выполнение полетов на пилотаж;

для выполнения требований к летной годности, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении полетов на пилотаж.

## **ГЛАВА 2**

### **ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ЗАЯВИТЕЛЮ, ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ НА ПИЛОТАЖ**

4. Заявитель может выполнять полеты на пилотаж квалифицированным летным составом только при наличии специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

5. Для получения специального разрешения на выполнение полетов на пилотаж заявитель должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 36, установленной АП № 100, с приложением подтверждающей документации о подготовке авиационного персонала и соответствии оборудования ВС требованиям, предъявляемым к летной годности ВС, включая:

- изменения или дополнения к РПП, включая правила эксплуатации для экипажей ВС, эксплуатационные инструкции и порядок действий в различных ситуациях;

- изменения или дополнения, если они применимы, к РРТО и программам, которые включают процедуры технического обслуживания;
- соответствующие поправки в MEL;

- программы подготовки или поправки к программам подготовки авиационного персонала.

Проверка соответствия заявителя требованиям для выполнения полетов на пилотаж проводится с использованием инспекционного контрольного перечня, приведенного в приложении к настоящему Дополнению.

6. Для выполнения полетов на пилотаж эксплуатант ВС должен разработать и включить в РПП SOP, которые должны определять следующее:

- безопасные скорости ввода в эти фигуры;

- 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 ВС, которым необходимо

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

соответствовать при выполнении полетов на пилотаж;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры для членов экипажа.

7. Эксплуатант ВС должен учитывать, что в отступление от требований, изложенных в подпункте 483.1 пункта 483 АП № 100, на борту ВС при выполнении 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.

8. Эксплуатант ВС должен учитывать, что к выполнению полетов на пилотаж не применяются следующие требования по оснащению:

комплект первой помощи (FIRST AID KIT);

переносными огнетушителями;

ELT и персональный портативный автономный радиомаяк.

9. Полеты на пилотаж выполняются на ВС, которые имеют сертификат летной годности и технические характеристики которых позволяют безопасно выполнять всю программу полетов, в которых используется ВС.

10. Нахождение пассажиров на борту ВС, участвующих в полетах на сложный и высший пилотаж, запрещается.

11. Экипажи ВС при полетах на сложный пилотаж должны находиться в кабине ВС в одетых спасательных парашютах.

12. Экипажу ВС разрешается выполнять полеты без спасательных парашютов, если их применение не предусмотрено конструкцией ВС и требованиями руководства по эксплуатации ВС.

13. Все полеты на пилотаж проводятся на аэродромах, пригодных для безопасного выполнения полетов, оборудованных радиосвязью и обозначенной зоной пилотажа.

14. Запрещается выполнять полеты на пилотаж:

над густонаселенными территориями и населенными пунктами;

ближе 200 метров от мест скопления людей при проведении массовых мероприятий;

ближе 8 км от воздушной трассы;

в осадках и облаках;

ниже 200 метров истинной высоты;  
при дальности видимости менее 5 000 метров;  
максимальная встречная составляющая скорости ветра более 10 м/с;  
максимальная боковая составляющая скорости ветра у земли относительно ВПП более 4 м/с.

Полеты могут начинаться через 30 минут после восхода солнца и должны заканчиваться не позднее 30 минут до захода Солнца.

### **ГЛАВА 3**

## **ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ НА ПИЛОТАЖ**

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

16. Простой пилотаж – маневрирование ВС в воздухе с выполнением фигур пилотажа с углами тангажа менее  $45^\circ$  и с кренами до  $60^\circ$  (для вертолетов с углом тангажа до  $20^\circ$  и с кренами до  $45^\circ$ ).

17. Сложный пилотаж – маневрирование ВС в воздухе с выполнением фигур пилотажа с углами тангажа  $45^\circ$  и более и с кренами более  $60^\circ$  (для вертолетов с углами тангажа более  $20^\circ$  и с кренами более  $45^\circ$ ).

К фигурам сложного пилотажа относятся: вираж, пикирование, горка, боевой разворот, бочка, петля, полупетля, переворот, полупереворот, косая петля, поворот на горке и переворот на горке;

18. Высший пилотаж – маневрирование ВС с выполнением фигур сложного пилотажа в их сочетании.

К фигурам высшего пилотажа относятся: замедленная бочка, полуторная и многократные, горизонтальная и восходящая бочки, полуторная петля, двойная полупетля, двойной восходящий разворот с полубочкой и другие сочетания фигур сложного пилотажа и их элементов.

Кроме того, к высшему пилотажу относятся все виды перевернутого полета и выполнение фигур с отрицательными перегрузками.

19. Для выполнения полетов на сложный пилотаж командир ВС должен иметь общий налет не менее 1 000 часов, из них на данном типе ВС самостоятельный налет не менее 200 часов, второй пилот – не менее 100 часов на данном типе ВС.

20. Если в составе экипажа один пилот, для выполнения полетов на сложный пилотаж, он должен иметь общий налет не менее 1 000 часов, из них на данном типе ВС самостоятельный налет не менее 300 часов.





21. Допуск к полетам на пилотаж командир ВС получает после подготовки по соответствующим программам подготовки летного состава.

22. Допуск к полетам на сложный пилотаж оформляется в задании на тренировку, а после приказа авиационной организации записывается в летной книжке и вносится в свидетельство пилота специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

23. Перерыв в самостоятельных полетах на сложный пилотаж не должен превышать – 90 дней, на простой пилотаж – 6 месяцев.

24. Допуск летного состава после перерыва в полетах на пилотаж на данном типе ВС осуществляется при условии прохождения процедур, которые определяются в зависимости от длительности перерыва.

23. Каждый член летного экипажа ежегодно, независимо от занимаемой должности и классной квалификации, должен проходить летную проверку на пилотаж согласно программам подготовки, утвержденным Департаментом по авиации.

24. Результаты проверки оформляются актом летной проверки и записываются в летную книжку.

25. Командир ВС в процессе выполнения полета на пилотаж не должен допускать:

- нарушение летных ограничений ВС;
- снижение ВС ниже минимальной безопасной высоты;
- непреднамеренный вывод ВС на срывные режимы;
- потерю пространственной ориентировки

Приложение  
к Дополнению 16

Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия  
заявителя требованиям для выполнения полетов на пилотаж

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Наименование                                                                                                                                                                                                                                         | статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                                                                                                                                      | да                     | нет |            |
| 1.       | Нормативно правовая документация                                                                                                                                                                                                                     |                        |     |            |
| 1.1.     | Наличие в РПП инструкции, SOP при выполнении заявленного вида авиационных работ с выполнением полетов на пилотаж                                                                                                                                     |                        |     |            |
| 1.2.     | Наличие инструкции по взаимодействию и технологии работы членов летного экипажа при выполнении полетов на пилотаж.                                                                                                                                   |                        |     |            |
| 1.3.     | Наличие в РПП требований к оборудованию ВС, включая эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки в MEL.                                                                                                                                   |                        |     |            |
| 1.4.     | Наличие в РПП требований к выполнению стандартных, нештатных и аварийных процедур, включая:<br>порядок действий по выводу из сложного пространственного положения;<br>порядок действий экипажа при утрате работоспособности одним из членов экипажа. |                        |     |            |
| 1.5.     | Наличие и прохождение ППЛС для выполнения полетов на пилотаж.                                                                                                                                                                                        |                        |     |            |
| 1.6.     | Наличие в РПП методики проведения тренажерной (тренажной на ВС) подготовки к полетам на пилотаж                                                                                                                                                      |                        |     |            |
| 2.       | Критерии отбора членов экипажа с учетом имеющегося опыта                                                                                                                                                                                             |                        |     |            |
| 2.1.     | Наличие допуска к выполнению:                                                                                                                                                                                                                        |                        |     |            |
|          | обзорных полетов                                                                                                                                                                                                                                     |                        |     |            |
|          | полетов на пилотаж                                                                                                                                                                                                                                   |                        |     |            |
| 2.2.     | Соответствие налета в качестве командира ВС на выполнение полетов на пилотаж.                                                                                                                                                                        |                        |     |            |
| 2.3.     | Выполнение летной проверки на пилотаж (ежегодно).                                                                                                                                                                                                    |                        |     |            |
| 2.4.     | Отсутствие перерыва в самостоятельных полетах:                                                                                                                                                                                                       |                        |     |            |
|          | на простой пилотаж (6 месяцев);                                                                                                                                                                                                                      |                        |     |            |
|          | на сложный пилотаж (90 дней).                                                                                                                                                                                                                        |                        |     |            |
| 3.       | Требования к ВС                                                                                                                                                                                                                                      |                        |     |            |
| 3.1.     | Соответствие ВС допущенных в установленном порядке к выполнению полетов на пилотаж в соответствии с требованиями к летной годности                                                                                                                   |                        |     |            |

|                                                                                                                    |                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div>Департамент по авиации</div>  | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(дата, должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Дополнение 17  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

## **ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВС И ЗАЯВИТЕЛЮ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИХ РАБОТ (АХР). ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ АХР**

### **ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящее Дополнение разработана в соответствии с Doc 9408 ИКАО «Руководство по авиационным работам», требованиями АП № 100, которые определяют технические и эксплуатационные требования к выполнению полетов на АХР.

2. Настоящая глава устанавливает;  
требования, предъявляемые к заявителю, для выполнения полетов на АХР;

порядок выполнения АХР.

3. Процедуры, содержащиеся в настоящем дополнении, используются инспекторами при проведении оценки готовности заявителя к выполнению полетов на АХР, а также при проведении постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекционного контроля.

4. Проверка соответствия заявителя требованиям для выполнения полетов на АХР проводится с использованием инспекционного контрольного перечня, приведенного в приложении к настоящей дополнении.

5. Заявители должны использовать настоящую главу:  
при организации и проведении подготовки авиационного персонала и ВС к выполнению полетов на АХР;

для выполнения требований к летной годности ВС, эксплуатационных требований для обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при выполнении полетов на АХР.

### **ГЛАВА 2 ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ЗАЯВИТЕЛЮ**

6. Заявитель для выполнения полетов на АХР должен иметь:

ВС, допущенные к выполнению АХР;  
квалифицированный летный состав, имеющий допуск к выполнению полетов на АХР.

7. Для выполнения полетов на АХР, эксплуатант ВС должен разработать и включить в РПП SOP, которые должны включать особенности при выполнении АХР и определять следующее:

летно-технические характеристики ВС, бортовое оборудование, включая их эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки в MEL, если применимо;

порядок комплектования экипажей ВС и квалификационные требования к членам экипажей ВС;

соответствующую подготовку для членов экипажа ВС по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС, а также квалификацию и назначение лиц, проводящих такую подготовку;

полномочия и обязанности членов экипажа ВС;

критерии эксплуатационных качеств ВС, которым необходимо соответствовать при выполнении полетов на АХР;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры для членов экипажа ВС;

порядок выполнения полетов на АХР;

определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов или посадочных площадок, в том числе рабочих, и их оборудования;

санитарные, экологические и иные условия при выполнении полетов на АХР;

ограничения на выполнение АХР, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

8. Эксплуатант ВС при выполнении АХР обеспечивает наличие на борту каждого ВС документацию в соответствии с пунктом 483 АП № 100.

9. Продолжительность служебного полетного времени, времени отдыха, а также полетного времени членов экипажей ВС при выполнении АХР устанавливается в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь, регулирующего нормы рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС

10. Продолжительность рабочего времени инженерно-технического персонала гражданской авиации и рабочих заказчика при выполнении АХР устанавливается в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь.



### **ГЛАВА 3**

## **ТРЕБОВАНИЯ К ВС И АЭРОДРОМАМ (ПОСАДОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ)**

11. АХР — вид авиационных работ с использованием ВС, оборудованных авиахимаппаратурой для следующих видов СПО:

- борьба с насекомыми в сельском хозяйстве;
- борьба с заболеваниями растений в сельском и (или) лесном хозяйстве;
- борьба с сорняками и кустарниками;
- внесение удобрений.

12. ВС (самолеты, вертолеты, а также мотодельтопланы и иные СЛА) и их авиахимаппаратура, после окончания сезона АХР, должна очищаться от остатков химикатов и обезвреживаться на дегазационных площадках.

13. Чтобы уменьшить вероятность контакта с химпрепаратами необходимо периодически проводить дегазацию авиационной техники и защитного снаряжения. Это осуществляется при помощи мытья авиационной техники и стирки защитного снаряжения с использованием специальных растворов. Такие работы выполняются со следующей периодичностью:

- промывка авиахимаппаратуры — при смене рабочего препарата с применением чистой воды;

- помывка ВС и авиахимаппаратуры — ежедневно с использованием особых растворов моющих средств в воде;

- стирка защитной многоразовой одежды производится ежедневно в растворе моющих средств.

14. Авиационный персонал, выполняющий АХР, а также работники, которые заняты на работах на загрузочной площадке аэродрома (вертодрома) и сигнальщики, должны обеспечиваться СИЗ органов дыхания, кожи и глаз.

16. Работа с пестицидами (средствами защиты растений), агрохимикатами и минеральными удобрениями осуществляется с использованием соответствующих средств индивидуальной защиты (далее — СИЗ), указанных в тарной этикетке и (или) рекомендациях по применению конкретных видов пестицидов (средств защиты растений), агрохимикатов и минеральных удобрений.

17. Аэродромы, вертодромы, посадочные площадки, с которых выполняются АХР, должны иметь санитарно-бытовые помещения:

- для принятия пищи;
- для кратковременного предполетного отдыха;



для раздельного хранения уличной и рабочей одежды и др. средств индивидуальной защиты, а также санитарно-гигиенического оборудования: душевую, рукомойник, уборную.

18. Аэродромы, вертодромы, посадочные площадки обеспечиваются питьевой водой и предметами личной гигиены.

19. Места стоянок ВС должны содержаться в чистоте, систематически очищаться от грязи, сухой травы и других легковоспламеняющихся веществ.

20. На аэродромах и посадочных площадках в качестве санитарно-бытовых помещений могут использоваться передвижные вагончики, оборудованные санитарно-гигиеническими средствами.

21. Запрещается приготовление рабочих растворов пестицидов и загрузка их в баки авиационных опрыскивателей ВС вручную.

22. Каждый экипаж, который вылетает для выполнения АХР, должен быть обеспечен спецодеждой и спецобувью, предметами личной гигиены (мыло, полотенце), а также респираторами и др. СИЗ, в зависимости от вида будущих АХР, токсичности и агрегатного состояния, применяемых препаратов.

## **ГЛАВА 4**

### **ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ И ДОПУСКА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА К ПРОИЗВОДСТВУ АХР**

23. К выполнению полетов на АХР допускаются:  
летный состав, прошедший первоначальную теоретическую подготовку и летную тренировку к выполнению АХР;

командный и летный состав, наиболее подготовленный теоретически и имеющий хорошую технику пилотирования ВС;

технический состав (авиатехники, авиамеханики), имеющий достаточный опыт работы и стаж самостоятельного технического обслуживания данного типа ВС.

24. Ежегодно, перед началом АХР, авиационный персонал должен проходить теоретическую и практическую специальную подготовку. Программы подготовки разрабатываются эксплуатантом ВС и утверждаются Департаментом по авиации.

Летная подготовка проводится по соответствующим программам подготовки летного состава.

25. Теоретическая подготовка осуществляется в следующем порядке:  
командный и летный состав, впервые допускаемый к АХР, проходит первичную подготовку по программе, разрабатываемой эксплуатантом ВС и утвержденной Департаментом по авиации.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

командный и летный состав, выполняющий АХР проходит обучение в объеме программы периодической подготовки к АХР на специальных занятиях на базе эксплуатанта ВС.

26. Выпускники учебных заведений гражданской авиации, прошедшие теоретическую подготовку к АХР в процессе обучения, допускаются к выполнению АХР в качестве вторых пилотов ВС без первичной подготовки.

27. При внедрении в производство новых видов АХР и авиааппаратуры, а также новой технологии весь авиационный персонал, допущенный к АХР, дополнительно проходит теоретическую подготовку.

28. На успешное и полное усвоение всей программы обучения должно быть обращено особое внимание, так как степень теоретической и практической подготовленности командного, летного и технического состава к выполнению полетов и обслуживанию материальной части на АХР имеет первостепенное значение для обеспечения безопасности полетов и высокой эффективности работ.

29. К выполнению АХР авиационный персонал допускается после прохождения ими соответствующих видов подготовки по утвержденным программам с оценкой не ниже «хорошо».

Допуск авиационного персонала к выполнению АХР и состав экипажей оформляется приказами руководителя эксплуатанта ВС.

30. КВС, допущенные впервые к АХР, в течение первого года самостоятельной работы направляются на менее сложные для обработки участки и на лучшие по размерам, подходам и оборудованию аэродромы.

31. Авиатехники (авиамеханики), впервые направляемые на обслуживание авиационной техники на АХР, должны пройти стажировку по обслуживанию данного типа ВС под руководством опытного авиатехника-бригадира (авиатехника).

32. Для производства АХР в горной, холмистой, лесистой и болотистой местности направлять опытных КВС, выполнявших ранее АХР и прошедших тренировку к полетам в этих условиях по соответствующим программам.

33. Один раз в год, до начала АХР производится контрольный полет ВС в сельскохозяйственном варианте с максимальной взлетной массой и установленной авиааппаратурой в целях проверки его летно-технических характеристик в соответствии с методикой изложенной в ППЛС после выполнения работ, предусмотренных руководством по техническому обслуживанию по типам ВС. Результаты полета оформляются в эксплуатационно-технической документации.

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

34. В случае, когда по результатам контрольного полета ВС не может быть допущено к выполнению АХР, составляется соответствующий акт, утверждаемый руководителем эксплуатанта ВС.

35. Перед каждым вылетом на АХР с базового аэродрома и после каждой установки или замены авиааппаратуры на ВС, проверку ее работоспособности осуществлять во время опробования двигателя (двигателей) на земле.

36. Работоспособность авиааппаратуры после ремонта проверяется на специальных стендах.

37. Летный состав, имеющий опыт самостоятельных полетов на АХР на других типах самолетов (вертолетов), тренировочные полеты с целью допуска к самостоятельной работе непосредственно в хозяйстве, где предстоит выполнять АХР, не проходит.

38. Командный и летный состав, не имеющий опыта АХР, вначале направляется для выполнения этих работ в равнинной или холмистой местности.

49. Члены летного экипажа, имеющие опыт полетов на АХР на других типах ВС, допускаются к выполнению таких полетов в местности и метеоусловиях, в которых они их выполняли.

40. После налета КВС на АХР в равнинной и холмистой местности не менее 100 часов его можно допускать к полетам на АХР в горной местности, обработка которой разрешается, исходя из летно-технических данных ВС.

41. Перед выполнением полетов в горной местности КВС должен пройти тренировку по программе подготовки к полетам в горной местности.

## ГЛАВА 5

### ПОДГОТОВКА НА АЭРОДРОМЕ (ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ) К ВЫПОЛНЕНИЮ АХР

42. Согласно заявке заказчика на выполнение АХР, командира ВС необходимо детально изучить местоположение, рельеф, конфигурацию выделенных под обработку площадей, выявить наличие и характер препятствий, нанести их расположение на карты землепользования (планы земельных участков) и на основе этих данных определить характер сложности обработки каждого участка, наметить порядок их обработки и сигнализации, произвести необходимые расчеты. Исключить участки, выполнение полетов над которыми не обеспечивает безопасность полетов.

43. До начала обработки КВС необходимо осмотреть каждый участок, подлежащий обработке, путем личного объезда, а в отдельных

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

случаях при удалении участков от аэродрома более 15 км, а также в условиях бездорожья путем облета на незагруженном ВС.

44. Перед началом полетов КВС необходимо убедиться:

в наличии на местах стоянок средств пожаротушения - огнетушителей, ящиков с песком, лопат и их исправности;

в правильности маркировки рабочего аэродрома и соответствии инструкции по производству полетов фактическому состоянию аэродрома.

45. КВС (второй пилот) обязан организовать разбивку старта: выложить посадочные «Т» не ближе 50 метров от границы рабочей площадки летной полосы и обозначить направление взлета и посадки белыми флажками с интервалами по 50 метров между ними. До посадочного знака «Т» на расстоянии 50 метров от него установить красный флажок. Рубеж прекращения взлета обозначается красным флажком. Расчет на посадку и взлет производить в соответствии с установленными нормативами по пилотированию ВС.

46. КВС необходимо постоянно следить, а также организовать наблюдение с земли за направлением ветра, не допуская взлета и посадки с попутным ветром.

47. Перед началом каждого летного дня КВС обязан производить расчет длины разбега, взлетной дистанции и пробега самолета в зависимости от температуры наружного воздуха, атмосферного давления, а также состояния поверхности аэродрома.

48. В зависимости от расчетных данных и размеров аэродрома КВС необходимо определить взлетную массу самолета и наметить рубеж прекращения взлета.

49. При повышении температуры на 6<sup>0</sup>С и более или изменении давления на 4 мм рт. ст. и более, КВС необходимо произвести новый расчет.

50. Взлет и посадку производить только после того, как КВС убедится в отсутствии препятствий на ВПП.

## ГЛАВА 6

### ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И ВЫПОЛНЕНИЯ АХР

51. АХР рекомендуется выполнять рано утром до появления восходящих потоков воздуха и усиления ветра, вечером с момента уменьшения или прекращения указанных явлений.

Полеты по обработке участков в равнинной и холмистой местности, а также на плато разрешается начинать при возможности визуально определять высоту полета, но не раньше, чем за 30 мин. до восхода солнца.



Полеты по обработке участков в горной местности разрешается начинать с восходом солнца.

Полеты после захода солнца запрещаются.

Обработка участков, а также выполнение взлета и посадки, когда высота солнца над горизонтом менее  $15^\circ$ , а курсовой угол солнца при этом менее  $30^\circ$ , запрещается.

52. КВС при выполнении АХР обязан постоянно следить за изменением погоды, особенно за развитием опасных метеоявлений, а также при обнаружении метеорологических условий ниже установленных, своевременно прекратить полеты и сообщить об этом органу ОВД.

53. Высота полета над обрабатываемыми участками устанавливается технологией работы данного вида АХР. Полеты выполняются на скоростях и режимах согласно РЛЭ ВС и требованиям технологии АХР.

54. Для проверки регулировки и работы авиааппаратуры, правильности включения и выключения ее, определения характера полосы распыляемого материала разрешается брать на борт ВС специалиста по организации АХР, фамилия которого записывается в задание на полет.

В отдельных случаях, когда перед выполнением АХР осмотр участков с земли невозможен, допускается брать на борт ВС (без загрузки его) представителя "Заказчика, фамилия которого записывается в задание на полет. В этом случае "Заказчик" оформляет заявку на полет с указанием фамилии своего представителя.

При этом взлетная масса воздушного судна и центровка должны быть в пределах допустимых норм. Ответственность за соблюдением центровки и взлетной массы несет КВС.

55. Перед началом полетов по обработке участка производится расчет удаления сигнальных знаков от препятствий с целью построения глиссады снижения и набора высоты при заходе на гон и выходе из него, с учетом летно-технических характеристик по данным контрольного полета ВС.

Препятствия, расположенные на подходах к створу сигналов, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а над высоковольтными ЛЭП не менее 20 м от высоты опоры.

56. Полеты при обработке участков с пересеченными лесополосами, воздушными линиями связи и электропередач, на которых имеются препятствия, если рабочая высота полета равна или менее высоты этих препятствий, должны выполняться:

вдоль проводов с наветренной стороны на расстоянии от проводов не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/с и не менее 100 м при скорости ветра от 6 до 8 м/с;



вдоль проводов с подветренной стороны на расстоянии от проводов не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с;

полеты с пересечением линий связи и электропередач, лесополос, расположенных поперек обрабатываемого поля, а также высоких деревьев и других препятствий, допускаются с превышением над ними не менее 10 м;

полеты вдоль лесополос допускаются на расстоянии от них не менее 30 м.

57. Снижение ВС до заданной высоты полета производится по прямой. Первый заход ВС на обрабатываемый участок выполнять с таким расчетом, чтобы разворот для выхода на гон не превышал 90°.

КВС обязал вести ВС над участком по створу сигнальных знаков.

58. При выполнении производственного полета необходимо точно выдержать заданную высоту и скорость полета, предусмотренные технологией выполнения работ.

59. Авиахимаппаратура включается и выключается в начале и в конце гона с таким расчетом, чтобы препараты выпадали в границах обрабатываемого участка.

60. Развороты на самолетах при выполнении работ производятся в горизонтальной плоскости на высоте не ниже 50 м над препятствиями в равнинной и холмистой местности и не ниже 100 м над лесными массивами, оврагами и в горной местности.

При выполнении разворотов над лесом, оврагами и в горной местности, а также при наличии болтанки предельно допустимые углы крена для самолетов не более 20 градусов.

Развороты на вертолетах (во всех случаях) производятся на высоте не менее 30 м над препятствием с креном не более 20 градусов.

Повороты на самолете для исправления захода в створ сигналов разрешаются в пределах до 10 градусов по курсу с креном не более 15 градусов и до высоты не менее 20 м.

61. Обработка с самолета извилистого участка на рабочей высоте 20 м и менее производится только по прямолинейным маршрутам, для чего КВС обязан на каждом изгибе участка выключать авиахимаппаратуру и выполнять заход на следующий маршрут с соблюдением всех требований настоящей главы. Повороты самолета при обработке извилистых участков разрешается проводить в пределах 10 градусов по курсу с креном не более 15 градусов на рабочей высоте выше 20 м.

62. При обработке с вертолетов извилистого участка разрешается производить полеты без выключения авиахимаппаратуры путем доворотов на гоне до 30°, для чего, не доходя до места изгиба участка,



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

плавно повернуть вертолет на следующую прямую.

63. Маневры на вертолетах на рабочей высоте разрешается выполнять с креном не более 10 градусов на установленной скорости. Над участками, расположенными на склонах, повороты производить только в сторону понижения местности на высоте не менее 10 м над препятствием. Если направление изгиба не совпадает с понижением местности, этот метод обработки применять запрещается.

Предельно допустимая крутизна склона участков при работе с вертолетов должна быть не более 45 градусов, участки, имеющие крутизну более 45 градусов, обрабатывать запрещается.

64. При обработке участков на склонах гор маршруты заходов должны строиться вдоль горизонталей.

Развороты для последующих заходов выполняются только в сторону понижения местности.

При выполнении заходов по горизонталям расстояние между законцовкой крыла самолета (несущего винта вертолета) и склоном горы должно быть по горизонтали и вертикали не менее 15 м.

Производственные полеты над участком вниз по склону разрешаются на вертолете при соблюдении установленной скорости и высоты полета при крутизне склона не более 25 градусов и отсутствии препятствий на выходе из гона.

65. Производственные полеты по обработке участков вниз по склону на самолетах разрешается производить только в исключительных случаях, при крутизне склона не более 5-6 градусов и отсутствия препятствий на выходе из гона. При этом необходимо выдерживать установленную скорость полета и соответствующий режим работы двигателя, также постоянную высоту полета над обрабатываемой растительностью.

Обработка участков вниз по склону вертолетами, имеющими хвостовой винт, а также всеми воздушными судами при попутном ветре запрещается.

Заходы вверх по склону для обработки участков разрешается производить если обеспечивается сохранение рабочей высоты и скорости полета определенной технологией работ и РЛЭ.

66. КВС обязан следить за выходом препаратов только через зеркало, установленное для этой цели в поле зрения пилота. В случае задержки выхода препарата КВС обязан прекратить обработку, возвратиться на аэродром и на земле устранить неисправности аппаратуры.

67. Обработка участков должна производиться по створу двух ясно видимых наземных сигналов (ориентиров).

При обработке садов, виноградников, полей с ясно выраженными

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

рядами сельскохозяйственных культур производственные полеты разрешается производить по одному наземному сигналу.

Производственные полеты при краевых обработках полей, обработке лесополос или других линейных объектов, а также участков, которые могут быть обработаны за два-три захода, разрешается производить без наземной сигнализации.

68. При выполнении работ с нормой расхода химикатов (веществ) до 10 кг (л) на га количество разворотов в первом полете не должно превышать 20, а в последующих полетах - 30. При пилотировании ВС одним пилотом количество разворотов в каждом полете не должно превышать 20.

Время отдыха после каждого полета с количеством разворотов от 20 до 30 должно быть не менее 15 мин. для экипажей с двумя пилотами и после 20 разворотов не менее 20 мин. для одного пилота.

69. При выполнении полетов КВС запрещается:

нарушать требования технологии АХР и выполнять работу без заявки "Заказчика";

нарушать эксплуатационные ограничения ВС, указанные в РЛЭ;

использовать неисправную или неотрегулированную аппаратуру;

выполнять взлеты (посадки), обрабатывать участки при высоте солнца над горизонтом менее 15° при курсовом угле солнца менее 30°;

выполнять взлет и посадку в направлениях, не обеспечивающих набора безопасной высоты полета над препятствиями;

выполнять полеты без правильно выложенного старта;

выполнять какие-либо эволюции с целью устранения задержек выхода препаратов;

выполнять полеты при сильной болтанке и ветре, скорость которого превышает установленную действующими инструкциями для данного вида работ;

выполнять полеты над населенными пунктами;

выполнять полет натошак;

выполнять полеты с неработающими средствами объективного контроля;

выполнять полет без технического обслуживания ВС в соответствии с требованиями эксплуатационно-технической документации;

брать на борт ВС посторонних лиц, кроме случаев, предусмотренных в пункте 56 настоящей главы;

выполнять полеты, не связанные с выполнением заявки "Заказчика";

оглядываться назад для наблюдения за выходом препаратов и работать без установленного зеркала заднего обзора.



70. По окончании работ КВС обязан организовать очистку от ядохимикатов ВС, авиааппаратуры, защитной одежды и авиатехимущества.

Приложение  
к Дополнению 17

## Инспекционный контрольный перечень проверки соответствия заявителя требованиям при выполнении АХР

Заявитель: \_\_\_\_\_

Дата проверки \_\_\_\_\_

Тип, регистрационный знак ВС \_\_\_\_\_

| №<br>п/п | Наименование                                                                                                                         | статус<br>соответствия |     | Примечание |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|------------|
|          |                                                                                                                                      | да                     | нет |            |
| 1.       | Нормативно правовая документация:                                                                                                    |                        |     |            |
| 1.1.     | Наличие в РПП инструкций, SOP по выполнению заявленных видов SPO при выполнении АХР;                                                 |                        |     |            |
| 1.2.     | Наличие инструкции по взаимодействию и технологии работы членов летного экипажа при выполнении полетов на АХР;                       |                        |     |            |
| 1.3.     | Наличие в РПП требований к бортовому оборудованию, включая эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки в MEL;            |                        |     |            |
| 1.4.     | Наличие и прохождение программы подготовки летного состава к полетам на АХР;                                                         |                        |     |            |
| 1.5.     | Наличие утвержденных программ для первоначальной теоретической подготовки к АХР;                                                     |                        |     |            |
| 1.6.     | Наличие утвержденных программ для периодической теоретической подготовки к АХР.                                                      |                        |     |            |
| 2.       | Критерии отбора членов экипажа, ИТП с учетом имеющегося опыта:                                                                       |                        |     |            |
| 2.1.     | Прохождение первоначальной (периодической) теоретической подготовки к АХР;                                                           |                        |     |            |
| 2.2.     | Прохождение летной тренировки к выполнению АХР (ежегодно, перед началом АХР);                                                        |                        |     |            |
| 2.3.     | Прохождение стажировки ИТП по обслуживанию ВС на АХР;                                                                                |                        |     |            |
| 2.4.     | Наличие допуска по виду авиационных работ.                                                                                           |                        |     |            |
| 3.       | Обеспечение авиационного персонала:                                                                                                  |                        |     |            |
| 3.1.     | Наличие санитарно-бытовых помещений на аэродромах, площадках с которых выполняются АХР;                                              |                        |     |            |
| 3.2.     | Наличие спецодежды, обуви, предметов личной гигиены, средств индивидуальной защиты (органов дыхания, кожи, глаз) при выполнении АХР; |                        |     |            |
| 3.3.     | Наличие санитарно-гигиенического оборудования.                                                                                       |                        |     |            |
| 4.       | Требования к ВС и оборудованию для выполнения АХР:                                                                                   |                        |     |            |
| 4.1.     | Выполнение контрольного полета с установленной авиацимаппаратурой (один раз в год, до начала АХР);                                   |                        |     |            |
| 4.2.     | Наличие акта о допуске ВС к выполнению АХР;                                                                                          |                        |     |            |

|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                               |  |  |  |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| 4.3. | Проверка работоспособности авиационной аппаратуры (перед каждым вылетом или замены) на земле. |  |  |  |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|

Заключение: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

| Должность проверяющего | Фамилия, инициалы | Подпись | Дата |
|------------------------|-------------------|---------|------|
|                        |                   |         |      |

Ознакомлен: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(дата, должность, подпись, фамилия, инициалы представителя заявителя)



Дополнение 18  
к Руководству по процедурам  
сертификации и контролю за  
эксплуатантами гражданских  
воздушных судов

## **ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТУ ВС ПО ОРГАНИЗАЦИИ СЛЕЖЕНИЯ ЗА ВС**

1. Основные цели при осуществлении слежения за ВС:  
оказание помощи в своевременной идентификации и определении местоположения ВС;

уменьшение зависимости от процедурных методов, используемых для установления местоположения ВС;

оказание помощи в обеспечении наличия точных данных о местоположении ВС и обмене этими данными (с соответствующими подразделениями);

оказание помощи в повышении эффективности функций аварийного оповещения и поддержки операций поиска и спасания (далее – SAR) со стороны органа ОВД.

2. Эксплуатант ВС должен обеспечить техническую возможность слежения за ВС в целях сопровождения самолетов в пределах всего воздушного пространства, в котором он выполняет полеты.

Данное требование применимо в отношении эксплуатантов ВС, которые используют сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров в соответствии с методом контроля и наблюдения за производством полетов.

3. Эксплуатант ВС должен получать информацию о четырехмерном (4D) местоположении самолета, передаваемую автоматически с интервалом 15 минут (далее – 4D/15) или менее. При этом следует иметь в виду, что эта практика применима во всех районах производства полетов, определенных в сертификате эксплуатанта ВС и относящихся к нему эксплуатационных спецификациях.

4. Эксплуатант ВС должен отслеживать путем автоматической передачи сообщений по крайней мере каждые 15 минут местоположение самолета:

4.1. на участке(ах) полета(ов), при следующих условиях:

самолет имеет максимальную сертифицированную взлетную массу более 27 000 кг и пассажироместимость свыше 19 человек;

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



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

4.2. на участке(ах) полета(ов), запланированного(ых) в океаническом(их) районе(ах) при следующих условиях:

самолет имеет максимальную сертифицированную взлетную массу более 45 500 кг и пассажироместимость свыше 19 человек;

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

5. Если обслуживание 4D/15 или слежение 4D/15 перестают предоставляться после начала полета, не предполагается обязательное наличие у эксплуатанта ВС резервных средств для осуществления слежения 4D/15. И если ВС после вылета выполняет полет за пределами запланированного маршрута или района (например, в случае внепланового отклонения от маршрута) и не может осуществлять обслуживание 4D/15 или слежение 4D/15, полет может продолжаться.

6. Исходя из результатов реализуемого эксплуатантом ВС утвержденного процесса оценки рисков, Департамент по авиации может разрешать изменение интервалов автоматической передачи сообщений. Данный процесс демонстрирует, каким образом можно управлять эксплуатационными рисками, обусловленными такими изменениями, и включает следующее:

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

возможности самолета и его систем в целом;

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

частоту и длительность интервалов в автоматической передаче сообщений;

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

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

7. Процесс оценки рисков является стратегическим по характеру и масштабам. Например, не предполагается, что оценка конкретного риска будет проводиться для каждого полета персоналом службы руководства полетами или летным экипажем ВС. Процесс оценки рисков будет использоваться эксплуатантом ВС для определения мер по смягчению негативных последствий, которые будут изложены в политике и процедурах. Это позволит, в свою очередь, начать полет (отправить рейс) в соответствии с результатом процесса и с учетом соответствующей политики и процедур.

8. С помощью средств сбора данных эксплуатант ВС должен обеспечить возможность эффективного получения и сохранения информации слежения. Вопросы ответственности за сбор и сохранение эксплуатационных данных следует четко довести до сведения соответствующего эксплуатационного персонала.

9. Данные слежения за ВС для оказания содействия службам поиска и спасения в определении последнего известного местоположения ВС сохраняются эксплуатантом ВС в течение 12 месяцев. Обязательство по сохранению данных относится только к данным слежения 4D/15 за ВС эксплуатанта ВС, которые могут помочь в определении местоположения ВС в случае авиационного происшествия.

10. При разработке и применении политики, процессов и процедур эксплуатанты ВС должны подразделять или классифицировать свои операции по географическим районам. Это позволяет разрабатывать конкретные указания по районам, которые можно также адаптировать с учетом функции слежения за ВС. При определении таких районов каждый эксплуатант ВС устанавливает уровень детализации, определяемый обычно различиями в эксплуатационных процедурах, которые требуются для каждого района выполнения полетов. При подготовке таких указаний эксплуатант ВС идентифицирует процедурные элементы, общие для всех районов выполнения полетов.

11. При разработке плана внедрения в отношении слежения за полетами при нормальных условиях эксплуатант ВС должен выполнить самооценку, чтобы выяснить, располагает ли он или имеет доступ к знаниям, умениям и опыту, необходимым для обеспечения внедрения функции слежения за ВС. При проведении такой оценки следует также учитывать наличие требуемых наземных и бортовых систем и технологий, необходимых для обеспечения операций по слежению. Практическим результатом такой начальной оценки станет определение нынешнего уровня возможностей эксплуатанта ВС в области слежения за ВС.

После определения существующих возможностей применительно к желаемому или требуемому уровню характеристик по слежению за ВС эксплуатант ВС должен провести официальный анализ недостатков. Такой анализ позволяет установить уже имеющиеся компоненты и любые дополнительные элементы, необходимые для достижения желаемого или требуемого уровня рабочих характеристик.

12. План эксплуатанта ВС по внедрению функции слежения за ВС, включающий желаемое конечное состояние системы слежения, должен пройти оценку рисков до и после внедрения. Это позволит выявить любые существующие и потенциальные риски для производства полетов, а также

не допустить появления новых эксплуатационных рисков в качестве нежелательных последствий внедрения. Это можно сделать либо с помощью автономного элемента управления риском, либо проанализировав предполагаемые возможности слежения (наземные и бортовые) в рамках СУБП эксплуатанта ВС.

В плане внедрения эксплуатант ВС также учитывает создание компонента управления рисками, который в конечном итоге будет сопрягаться с компонентами слежения за ВС, а также с системами СУБП и контроля качества.

13. Эксплуатант ВС должен организовать подготовку по вопросам политики, процессов и процедур в области слежения за ВС, чтобы обеспечить наличие у авиационного персонала актуальной информации и квалификации.

Эксплуатационные процедуры для мониторинга информации, относящейся к слежению за ВС, содержатся в разделе 10 тома III Правила эксплуатации воздушных судов Дос 8168 «Производство полетов воздушных судов (PANS-OPS)».

Он должен разработать учебные материалы для персонала служб руководства полетами по использованию различных имеющихся средств слежения за полетами.

Такую подготовку следует проводить для летных экипажей ВС и сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров (если они используются для руководства полетами и наблюдения) или другого соответствующего персонала по руководству полетами, по необходимости. При проведении подготовки необходимо также особо учитывать специфические требования, связанные с каждым видом мероприятий по слежению за ВС, включая средства оперативного мониторинга и оповещения ATSU.

14. Эксплуатант ВС должен провести анализ необходимый для установления рамок внедрения функции слежения за ВС и является одним из основных этапов создания системы слежения за ВС. Этот анализ включает оценку возможностей эксплуатанта ВС по осуществлению слежения 4D/15 по мере необходимости.

15. При осуществлении внедрения слежения за ВС эксплуатант ВС должен определить соответствующие разделы процесса внедрения, обеспечивающие логический переход от анализа к внедрению и связанные с основными этапами внедрения, приведенными в таблице 1.

Таблица 1. Основные этапы внедрения

| Основной этап | Описание | Глава(ы) |
|---------------|----------|----------|
|---------------|----------|----------|

|                                                                                                            |                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|     |                                                                                                          |       |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1.  | Обеспечить понимание приложения о слежении за ВС                                                         | 2     |
| 2.  | Провести мероприятия, предшествующие внедрению                                                           | 3     |
| 3.  | Определить специальные средства слежения за ВС, которые будут использоваться                             | 3     |
| 4.  | Разработать политику, процессы и процедуры слежения за ВС при нормальных условиях                        | 4     |
| 5.  | Рассмотреть аспекты предполетного планирования, начала полета и факторы в полете                         | 4 и 5 |
| 6.  | Разработать политику, процессы и процедуры эксплуатанта ВС в области мониторинга                         | 6     |
| 7.  | Внедрить систему слежения за ВС при нормальных условиях                                                  | 4–6   |
| 8.  | По мере необходимости разработать и внедрить систему мониторинга ВС при нештатных ситуациях или событиях | 7     |
| 9.  | Провести мероприятия после внедрения                                                                     | 3     |
| 10. | Измерения, анализ и, при необходимости, корректировка                                                    | 3     |

По мере необходимости данный список основных этапов можно расширить и (или) детализировать для более эффективной реализации.

16. Эксплуатант ВС должен убедиться в том, что способен осуществлять на достаточном уровне организационный контроль за функционированием системы слежения за ВС и персоналом в целях достижения оперативных целей. Для этого требуется повторяемое подтверждение соответствия эксплуатационным требованиям и контроля за результатами любых оперативных мероприятий. Одним из основных шагов по обеспечению такого организационного контроля является разработка и документальное оформление в Руководстве по управлению СУБП организационной и эксплуатационной политики, процессов и процедур.

17. Для обеспечения требуемого организационного контроля и анализа рисков при осуществлении слежения за ВС и связанных с ним мероприятий эксплуатант ВС обязан:

определить общую политику в области слежения за ВС (намерение осуществлять слежение, затрагиваемые полеты, требуемая точность, исключения, непредвиденные ситуации и т. д.);

рассмотреть требования и возможности наземных и бортовых средств слежения;

выяснить, достаточно ли существующих средств слежения за ВС и, при необходимости, рассмотреть любые недостатки в обеспечении соответствия;

определить и документально оформить все применимые принципы, процессы и процедуры;

сформулировать SOP и разработать рекомендации, информацию и инструкции по выполнению должностных обязанностей и функций

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

персоналом службы руководства полетами;

провести подготовку соответствующего персонала и осуществлять контроль за его работой;

предусмотреть выделение необходимых ресурсов;

ввести соответствующую практику постановки задач персоналу службы руководства полетами;

обеспечивать соблюдение SOP персоналом службы руководства полетами.

18. Политика эксплуатанта ВС должна содержать положение о том, что, если эксплуатант ВС (на этапе планирования) установит, что какой-либо полет или серия полетов (в океаническом районе) не обеспечиваются обслуживанием 4D/15 с помощью любых средств, в отношении такого полета(ов) необходимо провести процесс оценки рисков, чтобы выяснить необходимость принятия мер для минимизации последствий.

19. В процессе слежения за ВС (слежение 4D/15) во всех районах выполнения полетов эксплуатантом ВС учитывается, что:

политика в области слежения 4D/15 во всех районах выполнения полетов, указанных в сертификате эксплуатанта ВС, на которые не распространяется система слежения 4D/15 в океанических районах;

отличия, если имеются, от политики, процессов и процедур для океанических районов;

(дополнительные) ВС, за которыми требуется слежение, например, ВС, на которые не распространяется система слежения 4D/15 в океанических районах, и (или), в соответствующих случаях, при более низком пороговом значении массы.

20. Слежение за ВС (слежение 4D/15) в океанических районах должны найти надлежащее отражение в политике, процессах и процедурах эксплуатанта ВС. Сюда относятся, в частности, следующие аспекты:

наличие возможностей по обслуживанию 4D/15 и (или) слежению 4D/15 будет рассматриваться до завершения этапа планирования. После начала полета непредвиденная утрата функции обслуживания или слежения 4D/15 не препятствуют продолжению полета даже на тех участках маршрута, на которых ранее было установлено требование в отношении слежения 4D/15;

точка(и), в которых наступает ответственность эксплуатанта ВС за слежение, представляют собой точку(и), относящиеся к назначенному маршруту или участку маршрута в океаническом районе, где обслуживание 4D/15 более не осуществляется;

эксплуатанты ВС, планирующие выполнять полет или серию



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

полетов, если установлено (на этапе планирования), что требуемое обслуживание 4D/15 или слежение 4D/15 невозможно осуществить, должны обеспечить проведение в отношении таких полетов процесса оценки рисков.

21. Для выполнения в штатном режиме своих обязанностей по слежению за ВС на практике эксплуатант ВС должен проанализировать свои маршруты и установить те районы выполнения полетов, в которых органы ОВД не предоставляют обслуживания, обеспечивающего 4D/15 (т. е. те районы, в которых ответственность за слежение 4D/15 принимает на себя эксплуатант ВС). Эксплуатант ВС должен периодически обновлять политику, процессы и процедуры слежения за ВС в целях выполнения своих обязанностей по получению данных о местоположении ВС путем автоматической передачи сообщений. С учетом этих целей, а также для обеспечения слежения 4D/15 эксплуатантам ВС необходимо определить конкретные принципы и процедуры, которые:

- определяют обязанности, задачи и действия (и взаимодействие), необходимые для слежения за конкретным полетом или серией полетов;

- обеспечивают передачу обязанностей, задач и действий по слежению за каждым полетом соответствующему персоналу;

- обеспечивают рассмотрение запланированных маршрутов любыми имеющимися средствами на этапе планирования полета для установления наличия обслуживания, обеспечивающего 4D/15 по всему предполагаемому маршруту;

- обеспечивают соответствие оборудования ВС используемому виду обслуживания, обеспечивающего 4D/15;

- определяют районы, маршруты или участки маршрутов, на которых слежение 4D/15 будет осуществляться эксплуатантом ВС;

- определяют, когда слежение 4D/15 более не требуется (например, после возвращения полета в воздушное пространство радиолокационного наблюдения или предоставления другого вида обслуживания, обеспечивающего 4D/15).

22. Эксплуатант ВС должен принять конкретные политику и процедуры, которые:

- определяют и документально оформляют процесс оценки риска выполнения запланированных полетов при известных недостатках в выдерживании интервала автоматической передачи сообщений;

- устанавливают надлежащий порядок постановки задач персоналу, обладающему требуемыми знаниями, навыками и опытом в конкретной области, для участия в процессе оценки рисков;

- четко определяют инициирующее («триггерное») событие в процессе



|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

оценки рисков;

определяют факторы, которые необходимо учитывать в процессе оценки рисков;

устанавливают, как и когда будет проходить процесс оценки рисков;

определяют средства для осуществления мер по снижению и управлению рисками (системные мероприятия, MEL, указания по конкретному району, SOP, другие);

обеспечивают наличие достаточных указаний в документах эксплуатанта ВС (MEL, SOP, другие), гарантирующих, что меры по снижению рисков, если требуются, применяются до начала полета.

23. Эксплуатант ВС должен определить условия позволяющие начать полет или полеты при отсутствии возможности выдерживания рекомендуемого или требуемого 15-минутного интервала автоматической передачи сообщений, документально оформить и предусмотреть компонент оценки рисков. Он должен определить виды опасности и оценить связанные с ними риски в зависимости от вероятности и серьезности последствий. Вероятность риска определяется как возможность или частота нежелательных последствий или результатов. Как и в любых мероприятиях по управлению рисками, уровень детализации и сложности оценки рисков, связанных со слежением за ВС, необходимо адаптировать и соизмерять с конкретными потребностями эксплуатанта ВС и сложностью каждого полета.

24. При рассмотрении элементов специального процесса оценки рисков эксплуатант ВС должен обеспечить:

продемонстрированную возможность слежения с помощью наземных систем и процессов эксплуатанта ВС, которые используются для определения местоположения ВС на основании любых имеющихся данных и (или) телеметрической информации с борта ВС или из других источников;

продемонстрированную возможность наземных систем и процессов эксплуатанта ВС по мониторингу полетов, которые обнаруживают неполучение требуемого сообщения о местоположении и разрешают возникшую, в связи с этим ситуацию;

продемонстрированную возможность наземных систем слежения и мониторинга адаптироваться в условиях отсутствия автоматического слежения 4D/15;

надлежащую подготовку соответствующего персонала для работы в условиях сбоев в слежении 4D/15;

продемонстрированную способность эксплуатанта ВС по мере необходимости обмениваться любыми имеющимися данными слежения с

соответствующими сторонами;

качество и надежность имеющихся средств связи для установления контактов с органами ОВД;

наличие любых других наземных систем или процессов, которые повышают точность данных о местоположении ВС или помогают своевременно разрешить проблемы неполучения сообщений.

25. При рассмотрении элементов специального процесса оценки рисков, касающихся возможностей самолета и его систем в целом, эксплуатант ВС должен обеспечить:

способность осуществлять слежение с использованием имеющихся (сохраненных) бортовых технологий, которые поддерживают автоматическую передачу данных о местоположении ВС (например, системы контроля состояния двигателя, спутниковые бортовые развлекательные системы (IFE, ADS-B, ADS-C, другие);

способность осуществлять слежение с использованием имеющихся (сохраненных) бортовых технологий, которые поддерживают автоматическую и ручную передачу донесений о местоположении в точках пути (в системе ACARS или по речевой связи ВЧ/ОВЧ/SATCOM);

возможности, предоставляемые работоспособными бортовыми технологиями определения местоположения (например, ELT, ULD, системы аварийного установления местоположения самолета, морской аварийный радиомаяк) в контексте запланированного района(ов) выполнения полетов;

наличие на борту ВС работоспособных средств связи (например, ОВЧ, ВЧ, SATCOM, SATVOICE, SAT-Phone) и обеспечиваемые таким оборудованием возможности связи в контексте запланированного района(ов) выполнения полетов;

резервирование систем связи.

26. При рассмотрении элементов специального процесса оценки рисков в части, касающейся располагаемых средств для определения местоположения самолета и поддержания связи с ним, эксплуатант ВС должен обеспечить:

продемонстрированную способность эксплуатанта ВС оперативно устанавливать надежную связь с ВС;

качество и надежность имеющихся средств слежения и связи для обеспечения связи ВС с эксплуатантом ВС и органом ОВД и наблюдения, по мере необходимости, для установления/уточнения данных о местоположении ВС (например, для обеспечения/уточнения данных наземного слежения, разрешения ситуаций в результате неполучения данных о местоположении, определения статуса полета);



доступ ПАНО к информации слежения за пределами зоны действия средств ОВЧ-связи, которая может быть использована для мониторинга полетов;

доступ эксплуатанта ВС к данным слежения за полетом из других источников, которые могут использоваться для установления местоположения ВС.

27. Оперативный мониторинг полетов является одной из основных задач эксплуатанта ВС по осуществлению руководства полетами как составной части работы эксплуатанта ВС по слежению за ВС в нормальных условиях. Такое слежение осуществляется эксплуатантом ВС для обеспечения наличия точных данных о местоположении ВС и обмена такими данными с соответствующими органами ОВД. Этот момент является важным, поскольку такие органы ОВД отвечают за аварийное оповещение координационного центра поиска и спасания (далее – RCC).

28. Органы ОВД играют ключевую роль в сборе всей информации относительно аварийного состояния ВС, выполняющего полет в соответствующем районе полетной информации или диспетчерском районе, и передаче такой информации соответствующему RCC. Однако органы ОВД не всегда имеют прямой доступ к самым последним данным о четырехмерном местоположении ВС. Предоставляя по мере необходимости данные о местоположении ВС, эксплуатанты ВС помогают повысить эффективность функции аварийного оповещения органов ОВД и поддержки мероприятий SAR.

29. Эксплуатант ВС несет ответственность за получение данных о местоположении 4D/15. Он также отвечает за уведомление соответствующего органа ОВД по мере необходимости. Если органу ОВД (или эксплуатанту ВС) не удастся установить контакт с ВС, орган ОВД уведомляет об аварийной ситуации.

30. Эксплуатант ВС отвечает за определение квалификации, которой должно обладать лицо, выполняющее функции оперативного мониторинга и обеспечивающее аварийное оповещение.

31. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, когда он работает в соответствии с методом контроля и наблюдения за производством полетов, уведомляет соответствующий орган ОВД в том случае, когда определить местоположение самолета с помощью средств слежения за ВС не представляется возможным, а попытки установить связь являются безуспешными.

Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер должен уведомить соответствующий орган ОВД в случае неполучения сообщения о местоположении ВС и невозможности им установить связь с данным

|                                                                                                                |                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>  | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|

ВС.

32. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, когда он работает в соответствии с методом контроля и наблюдения за производством полетов, выполняет следующие обязанности:

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

оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке рабочего плана полета и плана полета, подлежащего представлению органу ОВД;

когда применимо, оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке предварительного плана полета (PFP), который содержит информацию о полете, представленную эксплуатантом или назначенным представителем для проведения совместного планирования полета до представления плана полета органу ОВД;

подписывает, когда применимо, и представляет план полета органу ОВД;

с помощью соответствующих средств обеспечивает командира ВС в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета;

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

33. Для обеспечения координации между эксплуатантами ВС и органами ОВД эксплуатанты ВС должны располагать обладающим надлежащей квалификацией персоналом, ответственным за реагирование на просьбы органа ОВД об информации и получение информации от соответствующего органа ОВД по мере необходимости (для выполнения требований мониторинга).

Такую координацию должен обеспечивать сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер или, в соответствующих случаях, другой сотрудник. В любом случае базовым требованием по поддержке функции аварийного оповещения органа ОВД и координационных мероприятий РСС является надлежащая координация.

34. Эксплуатант ВС должен обеспечивать контроль, чтобы основные обязанности, связанные с мониторингом выполнения полетов и аварийным оповещением/координацией органов ОВД, поручались должным образом квалифицированному персоналу.

35. В целях надлежащего управления внутренними и внешними ресурсами эксплуатант ВС должен обеспечивать своевременность и

точность требуемых сообщений слежения 4D/15.

36. Эксплуатант ВС должен иметь возможность выяснить, является ли неполучение сообщения слежения 4D/15 следствием выхода из строя или отказа оборудования. Поэтому в процедурах эксплуатанта ВС необходимо предусмотреть информирование персонала службы руководства полетами о характере каждого неполученного сообщения. Для этого (после неполучения сообщения) необходимо в первую очередь провести проверку соответствующих линий связи между ВС и эксплуатантом ВС и попытаться установить связь с ВС любыми имеющимися средствами. Если такие попытки не увенчались успехом или не получено второе сообщение 4D/15, эксплуатант ВС должен уведомить соответствующий орган ОВД.

37. Попытки установить связь с ВС следует начать сразу же после неполучения сообщения слежения 4D/15 в рамках оповещения органа ОВД (аварийная стадия). Период времени, требуемый для установления связи с ВС, также является одним из ключевых факторов, которые должен учитывать эксплуатант ВС при выработке политики и процедур мониторинга. Это важный фактор, поскольку он определяет время установления контакта с органом ОВД с целью инициировать соответствующие мероприятия аварийной стадии и процедуры уведомления RCC. Способность эксплуатанта ВС установить связь с ВС является составной частью мер по внедрению и управлению рисками, так как этот фактор будет играть важную роль в мониторинге и поддержке мер аварийного оповещения ОВД.

38. Один из (под) процессов, инициируемых эксплуатантом ВС в рамках общего процесса мониторинга полетов, является подготовка и передача соответствующему органу ОВД, когда это требуется, в надлежащем формате и с использованием соответствующих средств информации о неполучении сообщения слежения 4D/15. Для этого и при соблюдении условий направления такого сообщения эксплуатант ВС должен:

обеспечить доступ к обновляемому списку номеров аварийной связи с органами ОВД для контакта с соответствующим подразделением ОВД в случае неполучения сообщения слежения 4D/15;

обеспечить доступ персоналу службы руководства полетами к стандартной форме уведомления, приведенной в таблице 2, которую следует использовать для информирования органа ОВД о неполучении сообщения. Эта форма содержит контактные данные эксплуатанта ВС и информацию внутреннего характера (например, последние данные о местоположении), что требуется для подтверждения того, что данная



|                                                                                                            |                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент по авиации<br> | Руководство по процедурам сертификации и контролю за<br>эксплуатантами гражданских воздушных судов |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|

информация действительно направлена эксплуатантом ВС. Эта форма включает поля для относящейся к делу информации, в том числе о неполученных, но найденных сообщениях, а также о последнем известном местоположении, которая требуется органу ОВД для инициирования аварийного оповещения.

Таблица 2. Образец формы уведомления с информацией о неполучении эксплуатантом ВС сообщения о местоположении 4D/15

| Требуемая информация                    |                                                                                                |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.                                      | Первоначальное или последующее уведомление                                                     |
| 2.                                      | Номер рейса и позывной                                                                         |
| 3.                                      | Тип ВС                                                                                         |
| 4.                                      | Последнее известное местоположение (место, время)                                              |
| 5.                                      | Время последней связи                                                                          |
| 6.                                      | Последние известные данные об абсолютной высоте или эшелоне полета                             |
| 7.                                      | Следующее ожидаемое и предполагаемое местоположение 4D/15 (если известно)                      |
| 8.                                      | Название уведомляемого органа ОВД                                                              |
| 9.                                      | Название эксплуатанта ВС                                                                       |
| 10.                                     | Контактная информация основного пункта для связи эксплуатанта ВС по данному событию            |
| Дополнительная информация, если имеется |                                                                                                |
| 11.                                     | Попытки установления контакта                                                                  |
| 12.                                     | Регистрационный номер                                                                          |
| 13.                                     | Информация SAR: цвет и отличительная маркировка                                                |
| 14.                                     | Запас топлива или оставшееся количество топлива на последнее известное местоположение          |
| 15.                                     | Общее число лиц на борту                                                                       |
| 16.                                     | Запасные или возможные запасные аэродромы                                                      |
| 17.                                     | Любая другая относящаяся к делу информация (например, наличие на борту опасных грузов и т. д.) |

39. После того как эксплуатант ВС и (или) орган ОВД установили причину неполучения сообщения о местоположении и восстановили связь с ВС, эксплуатант ВС должен перезагрузить систему и возобновить слежение 4D/15. При перезагрузке необходимо точно указать, когда ожидается получение следующего сообщения о местоположении 4D/15 с борта ВС.

40. Если сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер первым узнает об аварийной ситуации, в результате которой возникает угроза для безопасности самолета или людей, он должен незамедлительно обеспечить уведомление соответствующих полномочных органов о характере ситуации и передачу запроса на оказание помощи, если она



требуется.

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

инициирует выполнение процедур, предусмотренных руководством по производству полетов, избегая при этом любого действия, которое противоречило бы правилам ОВД;

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

42. Слежение за ВС при нормальных условиях может позволить эксплуатанту ВС собирать данные с борта ВС в дополнение к тем, которые необходимы для выполнения требований по слежению. Эксплуатант ВС может использовать такие дополнительные данные для выявления некоторых нештатных событий, которые могут предшествовать авиационным происшествиям или серьезным инцидентам.

43. Под нештатными событиями понимаются те события, определяемые эксплуатантом ВС, в результате которых может наступить стадия бедствия. Определив такие события в контексте слежения за ВС, эксплуатант ВС, располагающий требуемыми техническими средствами, должен на повседневной основе выявлять и, когда это практически осуществимо, более пристально следить за ВС, которые могут терпеть бедствие. Обнаружив такое ВС, эксплуатант ВС будет использовать все имеющиеся средства для выяснения его эксплуатационного состояния и мониторинга его местоположения. Эти действия должны предусматривать координацию с соответствующим органом ОВД, насколько это необходимо, если попытки установить связь с ВС безуспешны.

44. Мониторинг полетов ВС является неотъемлемой составной частью возможностей эксплуатанта ВС по слежению за ВС. Одним из сопутствующих результатов такого повседневного мониторинга является возможность принятия эксплуатантом ВС упреждающих мер по идентификации, запросу и мониторингу полета, который может сталкиваться с нештатным состоянием или событием. Во многих случаях это обеспечивается с помощью существующих систем эксплуатанта ВС, бортовых технологий и в рамках соответствующих ресурсов, уже выделенных для слежения за ВС в нормальных условиях.

45. Для первоначального опознавания ВС, столкнувшегося с нештатным событием, которое может перейти в стадию бедствия, органы ОВД полагаются главным образом на существующие возможности наблюдения и связи и могут идентифицировать такое ВС, когда:



оно отклоняется от заданного курса полета;  
утрачена функция непрерывного наблюдения;  
утрачены нормальная речевая связь и передача данных;

ВС не передает донесение в установленной точке пути/через установленный интервал или не прибывает согласно плану в район, где предоставляется обслуживание наблюдения ОВД.

46. На основании данных из различных источников эксплуатанты ВС должны идентифицировать ВС, столкнувшееся с нештатным событием, используя при этом заранее определенные иницирующие («триггерные») события. Например, одним из таких «триггерных» событий, может быть, отклонение полета от запланированных критериев или отступление летного экипажа от политики, процессов и процедур эксплуатанта ВС (например, существенное отклонение от запланированных или предполагаемых абсолютной высоты и (или) маршрута, которые невозможно согласовать или разъяснить с помощью политики и процедур эксплуатанта ВС). Такая информация становится известной эксплуатанту ВС после сравнения местоположения ВС по донесению с ожидаемым или запланированным местоположением.

Существующие системы и процедуры эксплуатанта ВС, которые позволяют органу ОВД или эксплуатанту ВС идентифицировать и верифицировать ВС, столкнувшееся с нештатным событием, которое может перейти в стадию бедствия, основаны главным образом на контакте с летным экипажем с помощью средств речевой связи или передачи данных. Для определения эксплуатационного состояния ВС можно использовать ряд бортовых систем, включая средства речевой связи ОВЧ, ВЧ и SATCOM или передачу данных по каналам ОВЧ, ВЧ или линиям спутниковой связи.

Для получения действенных информации или данных могут также использоваться другие существующие технологии связи и сбора данных, входящие в систему бортовых средств эксплуатанта ВС по слежению. Эти средства адаптируются таким образом, чтобы дополнять или поддерживать действия летного экипажа, а в некоторых случаях могут даже первыми сообщить о том, что ВС могло столкнуться с нештатным событием (например, сигнализация о превышении предельных режимов работы двигателей).

47. Эксплуатант ВС должен уточнять протоколы направления данных бортовыми системами (например, запросы об установлении контракта на передачу регулярных сообщений ADS-C) в целях повышения частоты передачи сообщений в случае заранее определенных «триггерных» событий. Режим повышенной частоты передачи сообщений

с борта ВС будет продолжаться до тех пор, пока не будет установлено эксплуатационное состояние ВС с помощью любых имеющихся средств.

48. Эксплуатант ВС должен четко определить нештатные события, чтобы иметь возможность инициировать последующие и связанные с ними действия по мониторингу. Это включает четкое разграничение между более типичными событиями (например, отклонения по метеоусловиям) и теми событиями, обнаруженными эксплуатантами ВС, которые, если не провести необходимых проверок (и не уведомить соответствующий орган ОВД), могут привести к аварийной ситуации. В более общем плане и для целей разработки политики, процессов и процедур эксплуатанта ВС определение «нештатного события» можно дополнительно уточнить, распространив его на любое событие в полете, выходящее за рамки определенных (эксплуатантом ВС) параметров нормального полета.

49. Классификация и степень детализации, предусмотренные для персонала служб руководства полетами в отношении таких событий, определяются эксплуатантом ВС. Эксплуатанту ВС следует достаточно подробно излагать такие положения, исключая возможность неправильного толкования нормальных эксплуатационных событий или инцидентов в качестве нештатных. Это позволит избежать ложного объявления аварийной обстановки в тех случаях, когда фактически нештатной ситуации не было, и уведомления ОВД (и в конечном итоге RCC) не требовалось.

50. Для целей достаточно полного уведомления персонала служб руководства полетами нештатное событие, которое может предшествовать возникновению аварийной ситуации, эксплуатант ВС классифицирует в своих документах так, как это показано в таблице 3.

Таблица 3. Примеры нештатных событий

|                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Нештатное событие, обнаруженное благодаря слежению за ВС при нормальных условиях, включая, например (когда для осуществления слежения используются средства ADS-C):                                      | Другие нештатные события или инциденты, определенные эксплуатантом ВС, например:                                                                                                                                                        |
| Данные слежения 4D/15, полученные от ВС, не совпадают с планируемыми, прогнозируемыми или ожидаемыми данными о четырехмерном местоположении ВС (например, боковое отклонение или отклонение по эшелону). | Требующие действий информация или данные из любого источника, которые получены эксплуатантом ВС, свидетельствуют о возможности возникновения аварийной ситуации, и их необходимо донести до сведения или согласовать с летным экипажем. |

|                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Департамент по авиации</p>                                                           | <p>Руководство по процедурам сертификации и контролю за эксплуатантами гражданских воздушных судов</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p>Дополнительные информация или данные, полученные в рамках обычного слежения, свидетельствуют о нештатном состоянии ВС (например, аварийные сообщения с борта ВС)</p> | <p>Примеры включают, в частности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>полученные или предполагаемые угрозы безопасности полета и (или) авиационной безопасности (например, угроза диверсии, полеты в зонах конфликтов);</li> <li>сигнализация о превышении режимов работы двигателей;</li> <li>информация или данные, относимые эксплуатантом ВС к категории нештатных, которые получены от систем контроля состояния двигателей, бортовых развлекательных систем и (или) любых других бортовых систем, на регулярной основе передающих эксплуатанту ВС информацию или данные;</li> <li>утрата телеметрической информации от одной или нескольких бортовых систем, передающих на регулярной основе данные эксплуатанту ВС</li> </ul> |

51. Учитывая важность точного определения местоположения ВС, терпящего бедствие, в случае обнаружения эксплуатантом ВС нештатных событий он должен увеличить частоту автоматической передачи сообщений, установленную для слежения за ВС при нормальных условиях. Если эксплуатант ВС, располагает такими возможностями, следует предусмотреть процедуры и (или) процессы, позволяющие увеличить частоту передачи сообщений при наступлении заранее определенных условий. Цель увеличения частоты передачи сообщений – информировать соответствующие органы ОВД о точном местоположении ВС на случай эскалации ситуации до стадии бедствия.

52. В случае обнаружения нештатного события эксплуатант ВС должен попытаться установить связь с ВС любыми имеющимися средствами. Эксплуатант ВС, располагающие быстродействующими и надежными системами связи, сможет определить эксплуатационное состояние ВС намного быстрее, чем эксплуатанты ВС с менее совершенными средствами связи. Поэтому возможности эксплуатанта ВС по установлению связи с его ВС следует отразить в процедурах, так как они могут определить необходимость оказания помощи и поддержки со стороны соответствующего органа ОВД. Политика, процессы и процедуры эксплуатанта ВС по разрешению нештатных ситуаций должны преследовать перечисленные ниже цели:

своевременно и любыми имеющимися средствами установить эксплуатационное состояние ВС;

уведомить соответствующий орган ОВД при условиях,

определенных эксплуатантом ВС, в том числе после безуспешных попыток установить контакт с ВС;

обеспечить уведомление эксплуатантом ВС соответствующего органа ОВД сразу же после восстановления контакта с соответствующим ВС;

если это возможно, увеличить частоту автоматической передачи сообщений о местоположении;

после разрешения нештатной ситуации и восстановления контакта с ВС вернуться к нормальному интервалу передачи сообщений слежения.

53. В случае, если обнаружено нештатное событие, а эксплуатационное состояние ВС невозможно установить, эксплуатант ВС устанавливает контакт с органом(ами) ОВД согласно последнему известному местоположению ВС и ожидаемой траектории полета. Эксплуатант ВС должен использовать справочную службу для получения идентификатора органа ОВД и контактной информации. После того как орган ОВД установит возможность возникновения аварийной ситуации, эксплуатант ВС должен по запросу предоставить всю информацию, которая может потребоваться органу ОВД и (или) службе SAR, включая данные слежения за ВС.

54. Орган ОВД несет ответственность за аварийное оповещение с уведомлением соответствующих организаций в случаях, когда ВС считается находящимся в аварийном состоянии. Это включает и уведомление RCC. Орган ОВД выполняет роль центрального пункта для сбора всей информации, относящейся к аварийному состоянию ВС, которое выполняет полет в пределах соответствующего района полетной информации или диспетчерского района, и для передачи такой информации соответствующему RCC. Тем не менее органы ОВД не всегда могут иметь прямой доступ к самым последним данным о четырехмерном местоположении ВС.

В районах, где не обеспечивается наблюдение ОВД и прямая связь диспетчера с экипажем ВС, эксплуатанты ВС должны осуществлять слежение 4D/15 в зависимости от региона воздушного пространства. В этом случае, эксплуатант ВС должен уведомить соответствующий орган ОВД, если попытка установления связи с ВС оказалась безуспешной и (или) не получено сообщение 4D/15.

55. Эксплуатант ВС должен связаться с соответствующим органом ОВД, как только у него появится опасение в отношении ВС. Это должно произойти не позднее, чем после не получения второго сообщения 4D/15.

В уведомление следует включить по крайней мере следующую информацию:





указание на первоначальное или последующее уведомление;  
номер рейса и позывной;  
тип ВС;  
последнее известное местоположение 4D/15;  
время получения последнего сообщения;  
последние известные данные об абсолютной высоте или эшелоне полета;  
следующие ожидаемые (если известно) и прогнозируемые данные о местоположении 4D/15;  
название уведомляемого органа ОВД;  
название эксплуатанта ВС;  
контактная информация основного пункта связи эксплуатанта ВС по данному событию.

В уведомление можно также включить следующую дополнительную информацию:

попытки установления контакта;  
регистрационный номер;  
цвет и отличительные маркировки;  
запас топлива или оставшееся количество топлива на последнее известное местоположение;  
общее число людей на борту;  
запасные или возможные запасные аэродромы;  
любая другая относящаяся к делу информация (например, наличие на борту опасных грузов).