

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ  
БЕЛАРУСЬ**

**4 октября 2024 г. N 99**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СБОРА,  
ОБРАБОТКИ И АНАЛИЗА ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

На основании части четвертой статьи 6 Воздушного кодекса Республики Беларусь Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Авиационные правила по организации сбора, обработки и анализа полетной информации в гражданской авиации (прилагаются).
2. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Заместитель Министра

С.С.Дубина

СОГЛАСОВАНО  
Министерство иностранных дел  
Республики Беларусь

УТВЕРЖДЕНО  
Постановление  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 99

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА  
ПО ОРГАНИЗАЦИИ СБОРА, ОБРАБОТКИ И АНАЛИЗА ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ В  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**РАЗДЕЛ I  
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ**

**ГЛАВА 1  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящие Авиационные правила разработаны в целях реализации Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложения 19 "Управление безопасностью полетов" к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной 7 декабря 1944 г. в г. Чикаго (далее - Чикагская конвенция), Дос 10000 "Руководство по программам анализа полетных данных", Дос 10104 "Руководство по техническому обслуживанию систем бортовых самописцев (FRSM)".
2. Настоящие Авиационные правила определяют:
  - требования по организации сбора, обработки и анализа полетной информации в коммерческой гражданской авиации и авиации общего назначения;
  - требования к порядку выдачи, продления, внесения изменений в свидетельство на осуществление деятельности по обработке и первичному анализу полетных данных (далее, если не указано иное, - свидетельство);
  - требования к порядку контроля за организацией сбора, обработки и анализа

полетных данных.

Требования настоящих Авиационных правил распространяют свое действие на гражданские беспилотные воздушные суда.

3. Настоящие Авиационные правила обязательны для применения на территории Республики Беларусь всеми физическими и юридическими лицами независимо от их юридического статуса и форм собственности, осуществляющими организацию сбора, обработки и анализа полетной информации в гражданской авиации.

4. В настоящих Авиационных правилах применяются термины и их определения в значениях, установленных Воздушным кодексом Республики Беларусь, а также следующие термины и их определения:

анализ полетной информации (анализ полетных данных) - процесс анализа зарегистрированных полетных данных в целях оценки и повышения уровня безопасности полетов;

аналоговые параметры - параметры, принимающие любые значения в физически возможном диапазоне их изменения и характеризующие в том числе движение воздушного судна, положение органов его управления, параметры силовой установки и отдельных систем;

бинарные сигналы (разовые команды) - параметры, характеризующие наличие или отсутствие какого-либо сигнала, включенное или выключенное состояние системы и принимающие значение 0 или 1;

бортовая система регистрации данных - любая система, являющаяся источником параметрической, бинарной, служебной и иной информации, поступающей с датчиков и систем воздушного судна и не всегда используемая в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия и инцидента;

бортовой регистратор визуальной обстановки или бортовая система регистрации визуальной обстановки класса А - любое устройство или система, визуально регистрирующие общую визуальную обстановку в кабине экипажа воздушного судна для получения данных, которые дополняют параметры, регистрируемые обычными бортовыми самописцами;

бортовой регистратор визуальной обстановки или бортовая система регистрации визуальной обстановки класса В - любое устройство или система, визуально регистрирующие сообщения, отображаемые на дисплеях линии передачи данных;

бортовой регистратор визуальной обстановки или бортовая система регистрации визуальной обстановки класса С - любое устройство или система, регистрирующие данные, отображаемые на приборах и пультах управления воздушным судном;

бортовой самописец - любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия или инцидента и являющийся источником параметрической, бинарной, служебной и иной информации, поступающей с датчиков и систем воздушного судна;

датчик - преобразователь физического значения измеряемого аналогового параметра в электрический сигнал по закону, задаваемому тарифовочными характеристиками, для дальнейшего использования в бортовых самописцах, системах управления воздушного судна;

Договаривающееся государство - государство, ратифицировавшее Чикагскую конвенцию;

заявитель - физическое или юридическое лицо, являющееся владельцем или эксплуатантом гражданского воздушного судна;

комбинированный самописец - любой самопишущий прибор, установленный на борту воздушного судна и предназначенный для одновременной записи параметрической, бинарной, служебной информации и речевой информации;

носитель полетной информации (носитель полетных данных) - запоминающее устройство, используемое для хранения полетных данных и содержащее данные, записанные бортовым самописцем, бортовой системой регистрации данных, или информация с бортового самописца, бортовой системы регистрации данных, сохраненная в виде файла данных с полетной информацией;

обработка полетной информации (обработка полетных данных) - определение численных значений зарегистрированных в полете параметров эксплуатации воздушного судна и его систем, а также определения моментов времени, в которые происходили отклонения контролируемых параметров от их нормативных значений или выход их значений (превышение) за определенные допустимые пределы;

параметрическая информация - запись аналоговых параметров, бинарных сигналов и служебной информации;

первичный анализ полетной информации (первичный анализ полетных данных) - оценка достоверности исходных данных для обработки полетной информации, правильности срабатывания алгоритмов экспресс-анализа, достоверности значений параметров на предмет сбоев при регистрации и соответствия физике процессов;

полетная информация - полетные данные, которые вносятся в программу анализа полетных данных;

программа анализа полетных данных - систематическое использование данных, полученных путем сбора, обработки и анализа полетной информации, для проактивного предупреждения отклонений и нарушений от установленных правил полетов в целях повышения уровня безопасности полетов;

речевая информация - переговоры по внутренней и внешней связи, специальные сигналы, поступающие в телефоны пилотов и громкоговорители, открытые переговоры и шумы в кабине экипажа воздушного судна;

речевой самописец - любой самопишущий прибор, который установлен на борту воздушного судна, предназначенный для записи речевой информации;

руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию - документ, одобренный руководителем организации по техническому обслуживанию и содержащий подробную информацию о структуре организации по техническому обслуживанию и обязанностях ее руководства, сфере выполняемых работ, производственной базе, процедурах технического обслуживания и системах обеспечения качества или инспекционных проверок;

руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания - документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию воздушного судна данного эксплуатанта;

сбор полетной информации (сбор полетных данных) - работы, непосредственно связанные со снятием на борту воздушного судна физических носителей полетных данных с бортового самописца, бортовой системы регистрации данных или со скачиванием полетных данных на борту воздушного судна с бортового самописца, бортовой системы регистрации данных для сохранения ее в виде файла данных или методом беспроводной передачи зарегистрированной полетной информации на наземную компьютерную систему обработки информации;

служебная информация - информация, которая характеризует служебные параметры, в том числе номер рейса, бортовой номер воздушного судна, дату полета, текущее время, массу, центровку;

событие - сообщение экспресс-анализа, или любое сообщение в программе анализа полетных данных, соответствующие текущему этапу или режиму полета и относящиеся к превышению пороговых значений для данного параметра, или сообщение, генерируемое после срабатывания предупреждающих сигналов или прохождения разовых команд;

статистика - набор количественных данных, собранный для процесса проведения анализа;

скачивание полетных данных - извлечение двоичных данных из бортового самописца;

тарировка - компенсация систематической погрешности всей системы регистрации данных от входа измеряемой физической величины до выхода измеренного значения этой величины;

тарировочные (градуировочные) характеристики - представленные в графическом, табличном или ином виде зависимости, позволяющие выражать величины, зарегистрированные бортовым самописцем, в физических единицах, используемых для

измерения того или иного параметра;

устройство наземной обработки полетной информации - наземное устройство, предназначенное для обработки полетной информации и представления ее в удобном для дальнейшего использования виде;

экспресс-анализ - вид обработки полетной информации, предназначенный для автоматического анализа аналоговых параметров, бинарных сигналов и служебной информации для оценки работоспособности, режимов эксплуатации авиационного изделия, в том числе параметров полета, как правило, в период с момента окончания полета или серии полетов до очередного вылета воздушного судна, а также при необходимости в полете;

этапы полета воздушного судна - стоянка, выталкивание хвостом вперед или буксировка, руление, взлет, начальный набор высоты, на маршруте, маневрирование, заход на посадку, посадка.

5. В настоящих Авиационных правилах используются следующие сокращения:

АОН - авиация общего назначения;

ВС - гражданское воздушное судно;

БСПС - бортовая система предупреждения столкновений;

ГАПД - группа анализа полетных данных;

ИАС - инженерно-авиационная служба;

ИКАО - Международная организация гражданской авиации;

КВС - командир воздушного судна;

КПА - контрольно-поверочная аппаратура;

ОРД - организационно-распорядительная документация;

ПАПД - программа анализа полетных данных;

ППИ - подразделение полетной информации;

РПП - руководство по производству полетов;

РПТО - руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию;

РРТО - руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания;

СПО - специальное программное обеспечение;

СУБП - система управления безопасностью полетов;

УВД - управление воздушным движением;

ЭД - эксплуатационная (ремонтная) документация;

ADRS - бортовая система регистрации данных (англ. Aircraft data recording system);

ADFR - автоматически отделяемый бортовой самописец (англ. Automatic deployable flight recorder);

AIR - бортовой регистратор визуальной обстановки (англ. Airborne image recorder);

AIRS - бортовая система регистрации визуальной обстановки (англ. Airborne image recording system);

CARS - система регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа воздушного судна (англ. Cockpit audio recording system);

DLR - регистратор линии передачи данных (англ. Data link recorder);

DLRS - система регистрации линии передачи данных (англ. Data link recording system);

CVR - бортовой речевой самописец (англ. Cockpit voice recorder);

FDR - самописец полетных данных (англ. Flight data recorder);

FDR/CVR - комбинированный самописец (англ. Combination recorder);

RA - рекомендация по разрешению (англ. Resolution advisory);

TAWS - система предупреждения об опасности сближения с землей (англ. Terrain awareness system).

## **ГЛАВА 2 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ**

### **§ 1. Общие требования**

6. Сбор, обработка и анализ полетных данных позволяют получать объективные сведения о режимах полета и пространственном положении ВС, действиях экипажа ВС и

состоянии контролируемых систем, что обеспечивает:

- контроль соблюдения установленных в типовой ЭД правил летной эксплуатации;
- совершенствование профессиональной подготовки летного состава;
- контроль работоспособности составных частей, приборов и систем ВС, а также исправности бортовых средств регистрации полетной информации;
- расследование причин авиационных происшествий и инцидентов;
- диагностику технического состояния двигателя или его систем;
- контроль поддержания летно-технических характеристик ВС;
- оценку качества технического обслуживания ВС;
- оценку выполнения программ контрольных полетов;
- контроль выполнения программ учебных полетов;
- мониторинг предписанных процедур на этапах полета ВС;
- контроль расхода топлива в полете;
- идентификацию факторов угроз безопасности полетов, выявления опасных тенденций эксплуатации ВС с проведением оценки существующих рисков и превентивного реагирования путем внедрения эффективных корректирующих мер.

## **§ 2. Ограничения по использованию полетных данных**

7. Использование зарегистрированных записей или данных расшифровки бортовых самописцев, в том числе CVR, AIR класса А, а также CARS и AIRS класса А допускается, если производится расследование авиационного происшествия или инцидента, а также если такие записи или данные:

- относятся к событию, касающемуся безопасности полетов и идентифицированному в контексте СУБП, ограничиваются соответствующими частями обезличенной расшифровки записей и подлежат защите, предусмотриваемой Приложением 19 "Управление безопасностью полетов";

- относятся к событию, касающемуся безопасности полетов и идентифицированному в рамках СУБП;

- подлежат защите в соответствии с Приложением 19 "Управление безопасностью полетов";

- запрашиваются для использования в уголовном разбирательстве, не относящемся к событию, связанному с расследованием авиационного происшествия или инцидента, и подлежат защите в соответствии с требованиями Приложения 19 "Управление безопасностью полетов";

- используются для проверок эксплуатационной пригодности бортовых систем регистрации полетных данных.

8. Использование зарегистрированных записей или данных расшифровки бортовых самописцев, в том числе AIR класса В и класса С, а также ADRS, AIRS допускается в целях:

- расследования авиационного происшествия или инцидента;

- поддержания летной годности или технического обслуживания ВС;

- выполнения ПАПД;

- запроса для использования в разбирательствах, не относящихся к событию, связанному с расследованием авиационного происшествия или инцидента.

9. Записи или расшифровки бортовых самописцев, указанные в пунктах 7 и 8 настоящих Авиационных правил, предоставляются после обезличивания или с соблюдением правил защиты доступа к ним, за исключением случаев, когда в действиях экипажа ВС или его членов присутствует постоянный риск, угрожающий безопасности полетов.

## **ГЛАВА 3**

### **ТРЕБОВАНИЯ К СОХРАНЕНИЮ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ПРИГОДНОСТИ БОРТОВЫХ СИСТЕМ РЕГИСТРАЦИИ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ**

10. Ударостойкие бортовые самописцы, в том числе предназначенные для целей расследования авиационных происшествий и инцидентов, состоят из одной или

нескольких следующих систем: FDR, CVR, AIR, DLR.

Визуальную обстановку и информацию линии передачи данных допускается регистрировать CVR или FDR.

11. Эксплуатационные бортовые регистраторы состоят из одной или нескольких следующих систем: ADRS, CARS, AIRS, DLRS.

Визуальную обстановку и информацию линии передачи данных допускается регистрировать CARS или ADRS.

12. Организация выполнения технического обслуживания систем ударостойких бортовых самописцев и облегченных бортовых регистраторов полетных данных производится эксплуатантом ВС в соответствии с программой технического обслуживания.

13. До начала первого в течение дня полета эксплуатант ВС обеспечивает проверку работоспособности бортовых самописцев, в том числе CVR, FDR/CMK и FDAU, если они установлены на борту ВС, путем проведения проверок в ручном и (или) автоматическом режимах.

14. Тарировочные работы в отношении датчиков, которые предназначены только для работы с бортовым самописцем и которые не проверяются другими средствами, проводятся следующим образом:

с интервалом, определенным разработанными изготовителями бортовых самописцев и его датчиков подробными инструкциями по поддержанию летной годности, охватывающими все задачи, выполнение которых требуется от эксплуатантов ВС в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности бортового самописца и его датчиков;

при проведении регулировочных или ремонтных работ на любой системе, агрегате, параметры которых регистрируются датчиками бортовых самописцев.

В отсутствие подробных инструкций по поддержанию летной годности, указанных в абзаце втором части первой настоящего пункта, тарировка датчиков производится каждые 5 (пять) лет, но не реже интервала проведения тарировочных работ, указанного в типовой ЭД.

15. Тарировочные работы отдельных датчиков бортовых самописцев проводятся по замечаниям летной службы эксплуатанта ВС, персонала организации по техническому обслуживанию, лиц и (или) специалистов ППИ.

Тарировочные работы в случаях, когда параметры абсолютной высоты и воздушной скорости поступают с датчиков, которые предназначены для работы с бортовым самописцем, проводятся следующим образом:

с интервалом, определенным разработанными изготовителями бортовых самописцев и его датчиков подробными инструкциями по поддержанию их летной годности, охватывающими все задачи, выполнение которых требуется от эксплуатантов ВС в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности бортового самописца и его датчиков;

при проведении регулировочных или ремонтных работ на любой системе, агрегате, параметры которых регистрируются датчиками бортовых самописцев.

В отсутствие подробных инструкций по поддержанию летной годности, указанных в абзаце втором части второй настоящего пункта, тарировка датчиков производится каждые 2 (два) года, но не реже интервала проведения тарировочных работ, указанного в типовой ЭД.

16. Проверки по регистрации данных проводятся:

для бортовых самописцев, в том числе FDR, CVR, AIR, а также CARS, AIRS. Интервал между проверками регистрации данных не превышает срок в один год, но не реже периода проведения таких проверок, указанных в типовой ЭД;

для DLR, а также DLRS. Интервал между проверками регистрации данных не превышает срок в два года, но не реже периода проведения таких проверок, указанных в типовой ЭД.

## **РАЗДЕЛ II**

### **ТРЕБОВАНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СБОРА, ОБРАБОТКИ И АНАЛИЗА ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ В КОММЕРЧЕСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

## **ГЛАВА 4 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ**

17. Обеспечение регулярности сбора, обработки и анализа полетных данных возлагается на эксплуатанта ВС.

18. 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.

19. Персонал организации по техническому обслуживанию, выполняющий сбор полетных данных, снятие носителей речевой информации с ВС и обеспечивающий сохранность носителей полетных данных и файлов полетных данных, имеет соответствующий допуск 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.

20. Организацией по техническому обслуживанию допускается организация сбора, обработки и первичного анализа полетных данных в целях поддержания летной годности и технического обслуживания ВС.

21. Обработку и первичный анализ полетных данных осуществляет ППИ эксплуатанта ВС или организации по техническому обслуживанию в соответствии с выданным специально уполномоченным органом в области гражданской авиации (далее - специально уполномоченный орган) свидетельством.

22. Анализ полетных данных осуществляет эксплуатант ВС в соответствии с внедренной ПАПД.

23. Эксплуатантом ВС допускается передача реализации ПАПД 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 эксплуатантом ВС реализации ПАПД по договору обеспечение ПАПД возлагается на эксплуатанта ВС, передавшего реализацию ПАПД.

Необходимость проведения анализа полетных данных и внедрения ПАПД определяется авиационными правилами, устанавливающими сертификацию деятельности эксплуатантов, осуществляющих (планирующих) воздушные перевозки (работы) на ВС.

## **ГЛАВА 5 ТРЕБОВАНИЯ К СБОРУ, ОБРАБОТКЕ И ПЕРВИЧНОМУ АНАЛИЗУ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ**

24. Сбору, обработке и анализу полетных данных подлежит каждый полет ВС, за исключением случаев, когда во время полета ВС возникли неисправности бортовых самописцев, ADRS или другие неисправности ВС, не позволившие объективно осуществить сбор полетных данных. Подтверждения таких неисправностей документируются в бортовом журнале и производственно-технической документации.

25. В соответствии с эксплуатируемыми типами ВС, бортовых самописцев, ADRS, технологиями и методами, используемыми на ВС для сбора полетных данных, эксплуатантом ВС устанавливаются сроки сбора и обработки полетных данных в соответствии с графиком сбора и обработки полетной информации по форме согласно приложению 1.

Любое отклонение от сроков сбора и обработки полетных данных подлежит расследованию эксплуатантом ВС.

26. Для выявления нарушений сроков сбора и обработки полетных данных, возникших неисправностей бортовых самописцев, ADRS или других неисправностей ВС, не позволивших осуществить сбор полетных данных, эксплуатант ВС обеспечивает документирование сведений о таких нарушениях и неисправностях в журнале

регистрации нарушений сроков сбора и обработки полетных данных по форме согласно приложению 2.

27. Допускается ведение эксплуатантом ВС журнала регистрации нарушений сроков сбора и обработки полетных данных в электронном формате при условии:

сохранения его структуры и содержания;

соблюдения требований к сохранности, конфиденциальности и невозможности несанкционированного изменения или уничтожения.

28. Журнал регистрации нарушений сроков сбора и обработки полетных данных ведется ППИ или летной службой эксплуатанта ВС, если обработка и первичный анализ полетных данных осуществляется эксплуатантом ВС по договору.

Журнал регистрации нарушений сроков сбора и обработки полетных данных ведется таким образом, чтобы данные по нарушениям сроков сбора и обработки полетных данных были доступны не менее трех лет с даты наступления таких событий.

Порядок ведения журнала регистрации нарушений сроков сбора и обработки полетных данных документируется эксплуатантом ВС в РПО.

29. Эксплуатантом ВС или организацией по техническому обслуживанию:

сбор полетных данных производится на месте базирования не реже чем один раз в сутки, при этом обеспечивается обработка и первичный анализ снятых полетных данных в течение следующих суток;

при выполнении полетов в отрыве от места базирования ВС, когда объективно отсутствует техническая возможность получения полетных данных для их обработки и анализа в течение суток после окончания полета, эксплуатантом ВС обеспечивается сбор полетных данных с учетом сохранности данных на бортовом самописце, ADRS обо всех выполненных полетах и обеспечивается обработка и первичный анализ полетных данных любого полета не позднее десяти суток после его завершения;

принимаются все необходимые меры по максимальному сокращению срока получения полетных данных для ее обработки и анализа;

в случае авиационного происшествия или инцидента ВС по возможности обеспечиваются сохранение всех относящихся к данному полету записей бортовых самописцев и, если необходимо, самих бортовых самописцев, а также хранение их в надежном месте до их выдачи комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента;

в случае необходимости принятия незамедлительных мер, касающихся поддержания летной годности ВС и (или) вновь открывшихся обстоятельств, относящихся к эксплуатации ВС, эксплуатантом ВС обеспечивается сбор полетных данных непосредственно по запросу ответственных лиц, определенных для этого эксплуатантом ВС, вне зависимости от сроков, установленных графиком сбора и обработки полетных данных;

при сборе полетных данных на ВС исключается возможность повреждения носителей полетных данных;

в случае авиационного происшествия или инцидента сбор, обработка и анализ полетных данных выполняются в соответствии с требованиями авиационных правил, устанавливающих расследование авиационных происшествий и инцидентов;

выполняется контроль правильности заполнения паспорта к носителю полетных данных на самолет по форме согласно приложению 3 и паспорта к носителю полетных данных на вертолет по форме согласно приложению 4;

вносится необходимая информация в базу данных при использовании ее в СПО при использовании электронного документооборота;

выдаются на борт ВС запасные носители полетных данных для возможности их замены в процессе выполнения полетов или запоминающие устройства для хранения файлов данных собранных полетных данных в процессе выполнения полетов;

обеспечивается при необходимости для данного типа ВС 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;

обеспечивается проведение тарифовочных работ;

обеспечивается согласование ППИ с эксплуатантом ВС объема и вида передаваемого материала обработанных полетных данных;

при получении нового ВС, модификации ВС обеспечивается получение от организации разработчика, разработчика модификации, иной организации или эксплуатанта ВС циклограмм регистрируемых параметров, тарифовочных характеристик, таблиц, графиков, контрольных карт параметров, перечней регистрируемых аналоговых параметров и разовых команд, фреймов данных.

30. При обработке и первичном анализе полетных данных на основании договора в РПТО эксплуатанта ВС или РПТО организации по техническому обслуживанию документируются:

порядок и процедуры взаимодействия соответствующих служб и сторонней организации, оказывающей услуги по обработке и первичному анализу полетной информации;

порядок предоставления в стороннюю организацию действующих тарифовочных характеристик датчиков бортовых самописцев, фреймов данных и других необходимых ресурсов.

## **ГЛАВА 6**

### **ТРЕБОВАНИЯ К ОБРАБОТКЕ РЕЧЕВОЙ ИНФОРМАЦИИ**

31. Речевая информация включает в себя в том числе радиообмен "экипаж - диспетчер УВД", внутрикабинные переговоры, зафиксированное срабатывание предупреждающей и навигационной речевой сигнализации, характерные шумы.

32. Воспроизведение и анализ речевой информации при оценке качества выполнения полета возлагаются на специалистов летной службы эксплуатанта ВС, имеющих опыт ведения радиообмена и при необходимости документальное подтверждение знания языка, на котором ведется радиообмен.

33. При проведении анализа речевой информации допускается использование:

данных, сохраненных CVR или FDR/CVR;

заключения пилота-инструктора, выполнявшего полет в составе экипажа ВС при проведении квалификационной проверки;

данных, сохраненных устройствами, регистрирующими диспетчерский радиообмен службы УВД.

34. Речевую информацию, записанную CVR или FDR/CVR, для прослушивания в летной службе предоставляют специалисты ППИ по заявке от летной службы эксплуатанта ВС.

35. При использовании CVR или FDR/CVR для анализа речевой информации на этапах полета ВС учитывается время сохранения записи на них.

36. Текстовая выписка речевой информации по записи речевой информации производится в следующих случаях:

расследования авиационных происшествий и инцидентов. В этом случае используется запись CVR или FDR/CVR. Объем и форма выдачи речевой информации определяются письменным заданием председателя комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента;

необходимости подтверждения факта нарушения, обнаруженного при обработке параметрической информации. При этом учитывается время сохранения записи на CVR или FDR/CVR;

при возникновении конфликтной ситуации по письменному заданию ответственного руководителя летной службы эксплуатанта ВС или заявке экипажа ВС, записанной в бортовом журнале ВС. В этом случае объем информации определяется по соглашению сторон в зависимости от сложности спорного вопроса.

37. Эксплуатант ВС проводит периодический, комплексный контроль полета, включающий контроль ведения каждым членом экипажа ВС радиообмена, выполняемый совместно с анализом параметрической информации. Периодичность комплексного контроля определяется ПАПД эксплуатанта ВС. Допускается выполнение комплексного контроля по данным тренажерной подготовки или летной проверки.

При проведении комплексного контроля полета, в котором выполнялась квалификационная проверка, подтверждением качества ведения радиообмена является заключение пилота-инструктора или бортрадиста-инструктора.

38. Документированием речевой информации занимается специалист летной службы эксплуатанта ВС. Допускается функциональная подчиненность такого специалиста руководителю ППИ. В случае необходимости совмещения речевой и параметрической информации работы по совмещению проводятся совместно со специалистом ППИ.

## **ГЛАВА 7**

### **ТРЕБОВАНИЯ К АНАЛИЗУ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ**

39. Анализ полетных данных включает:

выявление фактов выхода параметров эксплуатации ВС и его систем за установленные допустимые пределы и безопасные режимы полета (превышения) с целью проведения расследований данных событий, выявления их причин и внедрения эффективных мер по предотвращению повторения данных событий;

мониторинг максимальных отклонений параметров эксплуатации ВС и его систем от требований типовой ЭД с целью выявления опасных тенденций и проактивного метода реагирования в рамках предотвращения авиационных происшествий и инцидентов;

проведение оценки рисков выявленных опасных факторов и тенденций эксплуатации ВС, определение приоритетов, выработку и реализацию корректирующих мер по снижению и контролю рисков с последующей оценкой эффективности принятых мер;

упреждающую идентификацию факторов угрозы для безопасности полетов при выполнении коммерческих полетов, выявления опасных тенденций эксплуатации ВС с проведением оценки существующих рисков и проактивного метода реагирования путем внедрения эффективных корректирующих мер.

40. Эксплуатантом ВС составляются перечень летных событий, обязательных для контроля и анализа эксплуатантом самолета, по форме согласно приложению 5 и перечень летных событий, обязательных для контроля и анализа эксплуатантом вертолета, по форме согласно приложению 6.

Эксплуатантам ВС допускается дополнение перечней, указанных в части первой настоящего пункта, другой группой событий, с помощью которых можно получить данные в соответствии с характерными для эксплуатанта ВС специфическими параметрами, значениями и утвержденными технологиями работы.

Все события по перечню летных событий, обязательных для контроля и анализа эксплуатантом самолета и вертолета, допускается кодировать эксплуатантом ВС в соответствии с применимыми процедурами. Величины параметров, которые используются для определения отклонений, постоянно пересматриваются эксплуатантом самолета и вертолета для отражения текущих эксплуатационных требований в соответствии с ЭД и процедурами эксплуатанта ВС.

41. Для целей анализа полетных данных события и их количественные величины в соответствии с перечнями летных событий, обязательных для контроля эксплуатантом самолета и вертолета, события и их количественные величины, дополнительно определенные эксплуатантом ВС для контроля и анализа, квалифицируются по уровню риска и серьезности в следующем порядке:

уровень 3 красный - события наиболее критические, указываются в соответствующих отчетах по безопасности полетов, принятые по ним меры;

уровень 2 желтый - события критические, указываются в соответствующих отчетах по безопасности полетов, принятые по ним меры;

уровень 1 зеленый - события, не обязательные для соответствующих отчетов по безопасности полетов, но подлежащие регулярному отслеживанию в рамках СУБП.

42. Для предотвращения ненадлежащего использования полетных данных проводятся следующие мероприятия:

разработка и соблюдение договоренностей в отношении надлежащего взаимодействия и использования полетных данных между руководством эксплуатанта ВС и летными экипажами ВС, персоналом по техническому обслуживанию и другим персоналом эксплуатанта ВС;

разработка и соблюдение политики эксплуатанта ВС в части ПАПД, основанной на

принципе добровольных сообщений и предусматривающей наличие гарантий неприменения мер воздействия к лицу, сообщившему информацию;

внедрение протоколов, ограничивающих круг лиц, имеющих доступ к полетным данным;

осуществление контроля за обеспечением надежного сохранения данных, полученных в ходе выполнения конкретного полета;

оперативное принятие руководством мер по устранению проблем эксплуатации ВС по результатам анализа полетных данных;

максимально возможное и необратимое обезличивание полетных данных в период времени, необходимый для их анализа.

43. Использование полетных данных при расследовании авиационных событий, порядок снятия, обработки полетной информации, обеспечения сохранности носителей полетной информации, использование результатов обработки полетных данных осуществляются в соответствии с авиационными правилами, регламентирующими расследование авиационных происшествий и инцидентов.

44. Летная служба использует полетные данные в целях:

своевременного выявления, предупреждения и профилактики ошибок и отклонений в технике пилотирования, нарушений правил летно-технической эксплуатации ВС, его оборудования и выявления причин отказов;

контроля за соблюдением членами экипажа ВС правил летной эксплуатации ВС, установленных руководством по летной и технической эксплуатации ВС при производстве полетов, и анализа их деятельности;

выполнения функции систематизированного сбора и анализа полетных данных по эксплуатации ВС в нормальных условиях для проведения упреждающей идентификации факторов опасности в рамках функционирования СУБП эксплуатанта ВС;

организации и осуществления подготовки, поддержания и повышения профессионального уровня руководящего, командно-летного и летного состава, а также допуска летного состава к видам работ;

организации летно-методической работы;

формирования программ тренажерной подготовки экипажей ВС.

45. Количество и объем проверок работы экипажей ВС, в том числе комплексных и квалификационных, планируются и проводятся летной службой в соответствии с ПАПД.

46. Объемы и регулярность комплексного контроля летного состава определяются ПАПД эксплуатанта ВС и требованиями РПП.

При комплексной проверке используется параметрическая и речевая информация.

47. Эксплуатант ВС составляет обзор и сводные данные анализа полетных данных на регулярной основе не реже одного раза в месяц.

48. При выявлении ошибочных действий пилота в технике пилотирования информация обезличивается с целью защиты личности члена летного экипажа ВС.

Информация о конкретных отклонениях передается лицу, назначенному эксплуатантом ВС, для конфиденциального обсуждения с пилотом. При этом выявляются ошибки или тенденции к усугублению отклонений, осуществляются своевременное выявление, предупреждение и профилактика ошибок и отклонений в технике пилотирования, нарушений правил летно-технической эксплуатации ВС, его оборудования и выявление причин отказов.

Дальнейший мониторинг позволяет оценить эффективность любых корректирующих действий.

49. Летная служба получает от ППИ информацию о полетах, в том числе:

отчет о результатах экспресс-анализа, предоставляющего параметрическую информацию о профиле полета, достоверных сообщениях, регулярной информации, при необходимости графического материала с текстовым комментарием к нему либо в другом виде, удобном для проведения анализа полетных данных;

снятую речевую информацию при проведении комплексного контроля или дополнительно по предварительной заявке руководителя летной службы;

дополнительные сведения к отчету экспресс-анализа, статистические отчеты из электронной базы полетных данных.

50. Данные обработки полетных данных направляются из ППИ в летную службу или

ГАПД, если эксплуатант ВС выполняет ПАПД, в виде бумажных копий бланков, графиков, таблиц, описаний или с применением доступа к электронным версиям этих документов.

Получение результатов обработки полетных данных из ППИ оформляется в журнале выдачи результатов обработки полетной информации или делается отметка в электронной базе полетных данных в случае применения доступа к электронным версиям.

После рассмотрения ГАПД материалов, проведения анализа полетной информации, оценки риска имевших место событий в соответствии с утвержденными процедурами эксплуатанта ВС необходимая информация направляется в летную службу, ИАС эксплуатанта ВС или организацию по техническому обслуживанию для дальнейшего анализа и выработки корректирующих мероприятий.

51. В функции лиц, получивших полетную информацию из ППИ или электронной базы полетных данных, входят:

- анализ полета ВС с учетом всех обстоятельств и условий, сопутствующих зафиксированным отклонениям и нарушениям летной эксплуатации;

- анализ нарушений или отклонений от правил летной и технической эксплуатации ВС с учетом статистики результатов проверки за предшествующий контролируемый период, при этом выявляются ошибки или тенденции к усугублению отклонений;

- ведение регистрации событий по каждому члену экипажа ВС и каждому расшифрованному полету. Материал для данного вида учета допускается накапливать в автоматическом режиме при внесении информации о полете в электронную базу полетных данных из программ экспресс-анализа;

- выполнение периодического контроля правильности и полноты заполнения экипажем ВС паспортов к носителям полетной информации, отчетов о полете и основных показателей выполнения полета.

52. Полетные данные, поступающие в летную службу, и (или) результаты ее первичного анализа не подлежат разглашению. После проведения анализа зафиксированных событий или нарушений и отклонений от правил летной эксплуатации его результаты в соответствии с установленными эксплуатантом ВС процедурами предоставляются руководителю летной службы для принятия решения.

53. В целях предупреждения и профилактики нарушений летной эксплуатации и отклонений от них, а также повышения уровня профессиональной подготовки экипажей ВС отдельные нарушения и отклонения летной эксплуатации, допущенные каким-либо членом экипажа ВС, рассматриваются на разборах полетов, а также путем электронного информирования экипажей ВС, если такая система доведения отклонений от правил летной эксплуатации документирована в РПП эксплуатанта ВС.

По решению руководителя летной службы при повторяющихся нарушениях летной эксплуатации допускается назначение членам экипажа ВС дополнительной тренировки на тренажере или определение других необходимых мер.

54. ИАС эксплуатанта ВС и организация по техническому обслуживанию используют полетные данные в следующих целях:

- контроля работоспособности, правильности функционирования бортового оборудования и систем ВС;

- диагностики работы авиационных двигателей и их систем;

- определения причин отказов авиационного изделия и режимов ее эксплуатации.

55. Оценка работоспособности систем и оборудования на отдельных режимах их работы в объеме контролируемых параметров осуществляется с использованием специализированных программ и программ экспресс-анализа.

56. Специализированные программы и анализ характера изменения регистрируемых в полете параметров используются при расследовании причин отказов авиационных изделий.

57. При обнаружении признаков отказа авиационного изделия или превышении эксплуатационных ограничений ППИ в соответствии с документированными процедурами направляет оформленное сообщение о выявленном событии в ГАПД или эксплуатанту ВС для проведения анализа и направления материалов в ИАС эксплуатанта ВС или организацию по техническому обслуживанию с целью принятия решения о выполнении необходимых работ по техническому обслуживанию ВС.

58. Сбор и регистрацию данных об отказах и неисправностях авиационных изделий, выявленных при обработке полетных данных, а также по заданиям на расшифровку, составленным подразделением ИАС эксплуатанта ВС или организацией по техническому обслуживанию, осуществляет ГАПД или эксплуатант ВС.

При необходимости персонал ИАС эксплуатанта ВС или организация по техническому обслуживанию согласно документированным процедурам направляют в ППИ оформленное задание на дополнительную обработку полетных данных с указанием в нем необходимого перечня параметров и этапов конкретного полета ВС, подлежащего анализу для обнаружения отказавшей составной части или системы ВС.

59. Результаты анализа полетных данных используются специалистами ИАС эксплуатанта ВС и организации по техническому обслуживанию при углубленном контроле работоспособности авиационного изделия с целью выявления причин отказов и неисправностей, а также при анализе условий и режимов эксплуатации.

60. Достоверное функционирование процесса анализа полетных данных, добровольные сообщения о безопасности полетов и обязательные отчеты о происшествиях подтверждаются перекрестной проверкой и сравнением анализа полетных данных и соответствующих отчетов экипажа ВС.

## **ГЛАВА 8**

### **ТРЕБОВАНИЯ К ПАПД**

61. В целях реализации и функционирования ПАПД, если применимо в соответствии с авиационными правилами, устанавливающими сертификацию деятельности эксплуатантов, осуществляющих (планирующих) авиационные перевозки (работы) на ВС, эксплуатант ВС создает ГАПД. В состав ГАПД включаются сотрудники службы по безопасности полетов эксплуатанта ВС, летной службы, ИАС, организации по техническому обслуживанию.

Численный состав ГАПД, необходимый для осуществления ПАПД, определяется эксплуатантом ВС. Изменение численного состава ПАПД допускается в зависимости от количества, классов и типов ВС. В состав ГАПД допускается включение эксплуатантом ВС персонала ППИ с возложением на него соответствующих функциональных обязанностей по выполнению ПАПД.

Все члены ГАПД имеют надлежащую подготовку или опыт работы в соответствующих областях анализа полетных данных и эксплуатации средств сбора полетных данных с подписанием соглашения о неразглашении конфиденциальной информации.

62. Эксплуатант ВС обеспечивает предотвращение ненадлежащего использования данных анализа полетных данных путем внедрения процедур, обеспечивающих взаимодействие с соответствующим летным составом, персоналом по техническому обслуживанию и другим персоналом эксплуатанта ВС для целей выяснения обстоятельств и документирования событий в рамках ПАПД.

Обнаруженные значительные события в рамках ПАПД эксплуатант ВС рассматривает как приоритетные. Все данные анализируются в целях выявления превышений конкретных параметров и нежелательных тенденций, а также доведения этой информации до сведения соответствующего авиационного персонала.

Принципы использования анализа полетных данных в рамках реализации ПАПД, ее конфиденциальный характер, в том числе предусматривающие наличие гарантий неприменения мер воздействия к представителям экипажей ВС, определяются в процедурном документе, подписанном между руководством авиакомпании и представителями экипажей ВС.

Требования к подготовке и опыту членов ГАПД документируются в руководстве по процедурам анализа ПАПД.

Состав ГАПД утверждается приказом руководителя эксплуатанта ВС.

63. Эксплуатант ВС разрабатывает план внедрения ПАПД, который включает следующие этапы:

предварительная оценка технического обоснования ПАПД, включая число и качество параметров, наличие и правильность документации о структуре блоков данных,

определение внесения необходимых изменений в бортовые системы для оперативного поиска и извлечения полетных данных;

утверждение ПАПД руководством эксплуатанта ВС и согласование со специально уполномоченным органом;

создание комиссии по внедрению ПАПД, включая подбор, назначение и подготовку персонала ГАПД;

разработка бизнес-плана, включая процессы, СПО и аппаратные средства, выделение надлежащих ресурсов;

разработка и верификация эксплуатационных правил и процедур обеспечения безопасности, если анализ полетных данных проводит сторонняя организация на основании договора;

разработка руководства по процедурам анализа ПАПД;

оценка возможных интерфейсов между ПАПД и другими источниками данных о безопасности полетов и взаимодействия ПАПД с СУБП эксплуатанта ВС;

выбор оборудования (бортового, наземной компьютерной системы, интерфейса с другими источниками данных и СУБП);

проверка системы передачи данных;

проверка наземной компьютерной системы (включая получение данных, определение триггерных логических выражений, анализ и визуализацию данных, обезличивание данных, окончательное хранение данных);

проверка системы защиты данных, включая процедуры обеспечения безопасности;

определение предметных областей, на которые в первую очередь обращается внимание при рассмотрении данных;

проверка правильности декодирования и качества параметров полета, используемых в рамках ПАПД;

начало проведения анализа и валидации данных с акцентом на ключевых областях выполнения операций.

64. Комиссия по внедрению ПАПД принимает участие в работе на всех этапах, указанных в пункте 63 настоящих Авиационных правил.

65. Допускается передача реализации ПАПД на договорной основе эксплуатантом ВС 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 эксплуатантом ВС реализации ПАПД по договору обеспечение ПАПД возлагается на эксплуатанта ВС, передавшего реализацию ПАПД.

66. Период внедрения ПАПД с момента начала ее разработки и до получения первых результатов анализа полетных данных, собранных в соответствии с ПАПД, не превышает срок в один год.

67. Для ПАПД минимальный набор полетных данных определяется параметрами полета, регистрируемыми FDR или ADRS.

Для получения большей информации о параметрах полета эксплуатант ВС использует в рамках выполнения своей ПАПД другие бортовые системы регистрации, которые обеспечивают дополнительные возможности, позволяющие оперативно загружать данные для проведения анализа.

68. Эксплуатант ВС разрабатывает и выполняет ПАПД для:

проведения регулярного анализа зарегистрированных полетных данных;

управления соответствующими рисками и снижения их уровня;

упреждающей идентификации угрозы факторов риска для безопасности полетов при выполнении обычных полетов, выявления опасных тенденций эксплуатации ВС с проведением оценки существующих рисков и проактивного метода реагирования путем внедрения эффективных корректирующих мер в рамках функционирования СУБП.

ПАПД и руководство по процедурам анализа полетных данных и их последующие издания или изменения утверждаются руководителем эксплуатанта ВС и согласовываются специально уполномоченным органом.

69. Информация о выявленных новых проблемах в области безопасности полетов, публикуемая в отчетах о расследованиях, связанных с безопасностью полетов событий, бюллетенях по безопасности полетов, выпускаемых организациями - разработчиками ВС, или информация специально уполномоченных органов других Договаривающихся

государств о выявленных проблемах в области безопасности полетов оценивается на предмет ее включения в соответствующую деятельность по осуществлению мониторинга в рамках ПАПД.

70. Процессы и процедуры анализа полетных данных корректируются по мере совершенствования ПАПД, когда в производственную деятельность, внутреннюю организационную структуру эксплуатанта ВС, интерфейсы с другими источниками данных и процессами вносятся изменения.

71. Для оценки общей эффективности ПАПД эксплуатант ВС проводит периодический анализ, в ходе которого устанавливается следующее:

соответствуют ли процедуры ПАПД фактическому состоянию функционирования ПАПД;

является ли предоставляемая пользователям ПАПД информация точной, своевременной и полезной;

являются ли адекватными и достаточными средства, используемые для сбора и представления данных;

является ли необходимым применение других технологий для обеспечения эффективности функционирования ПАПД.

## **ГЛАВА 9**

### **ТРЕБОВАНИЯ ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ИНФОРМАЦИИ В СПЕЦИАЛЬНО УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ОРГАН**

72. Эксплуатанты ВС, выполняющие ПАПД, ППИ ежегодно в соответствии с частью седьмой статьи 26 Воздушного кодекса Республики Беларусь присылают в специально уполномоченный орган информацию о функционировании ПАПД.

Информация эксплуатанта ВС о функционировании ПАПД предоставляется в специально уполномоченный орган для следующих целей:

накопления и анализа информации об авиационных событиях;

обеспечения понимания потенциала анализа полетных данных как общеотраслевой меры безопасности полетов.

Информация эксплуатанта ВС о функционировании ПАПД по форме согласно приложению 7 подписывается руководителем ГАПД, утверждается руководителем эксплуатанта ВС и направляется для анализа в специально уполномоченный орган не позднее двадцатого января года, следующего за отчетным.

Информация о результатах работы ППИ по форме согласно приложению 8 подписывается руководителем ППИ, утверждается руководителем эксплуатанта ВС или организации по техническому обслуживанию и направляется эксплуатантом ВС для анализа в специально уполномоченный орган не позднее двадцатого января года, следующего за отчетным.

73. Эксплуатантами ВС в соответствии с частью седьмой статьи 26 Воздушного кодекса Республики Беларусь обеспечивается представление в специально уполномоченный орган ежегодной информации о проведенных проверках регистрации данных не позднее двадцатого января года, следующего за отчетным.

Указанная в части первой настоящего пункта информация составляется в произвольной форме и содержит сведения о проведенных проверках на всех эксплуатируемых ВС и системах регистрации полетных данных, реквизитов технической документации о таких проверках, информацию об исправности системы регистрации полетных данных и подписывается руководителем эксплуатанта ВС.

74. Журнал регистрации нарушений сроков сбора и обработки полетных данных, журнал показателей качества полетов по форме согласно приложению 9 направляются для анализа в специально уполномоченный орган не позднее двадцатого января года, следующего за отчетным.

75. Движение носителей полетных данных, выдача эксплуатанту ВС обработанных и подтвержденных на достоверность полетных данных, выявленные в процессе первичного анализа полетных данных недостатки и отказы авиационных изделий фиксируются:

в журнале учета поступлений носителей полетных данных на обработку по форме согласно приложению 10;

в журнале учета отказов и неисправностей авиационных изделий, выявленных при обработке полетных данных, по форме согласно приложению 11;

в журнале выдачи результатов обработки полетных данных по форме согласно приложению 12.

### **РАЗДЕЛ III**

## **ТРЕБОВАНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СБОРА, ОБРАБОТКИ И АНАЛИЗА ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ В АОН**

### **ГЛАВА 10**

#### **ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ**

76. Лицо, относящееся к АОН, обеспечивает сбор полетных данных и снятие речевой информации для их использования при расследовании авиационных происшествий и инцидентов и по решению лица, относящегося к АОН, в целях поддержания летной годности ВС.

77. Бортовые самописцы, в том числе CVR или FDR/CVR ВС лиц, относящихся к АОН, в течение всего полетного времени не выключаются.

78. После авиационного происшествия или инцидента для сохранения записей бортовых самописцев, в том числе CVR или FDR/CVR, последние выключаются по завершении полетного времени и не включаются вновь до тех пор, пока не будет выполнена процедура сбора полетных данных, снятие речевой информации для их передачи комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с требованиями авиационных правил, устанавливающих порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов.

79. В случае авиационного происшествия или инцидента лицо, относящееся к АОН, обеспечивает, насколько это возможно, сохранность носителей полетной информации, бортовых самописцев, в том числе CVR, FDR/CVR, а также хранение последних в безопасном месте до их передачи комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

80. В процессе эксплуатации ВС лицо, относящееся к АОН, обеспечивает проведение путем внесения в программу технического обслуживания ВС работы по проверке и оценке записей бортовых самописцев, в том числе CVR, FDR/CVR, в целях обеспечения сохранения их эксплуатационной пригодности.

81. Лицо, относящееся к АОН, обеспечивает сбор полетных данных и речевой информации и предоставляет ее в следующих случаях:

по указанию специально уполномоченного органа;

по указанию председателя комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

82. В процессе эксплуатации ВС лицо, относящееся к АОН:

обеспечивает сбор полетных данных и исключение возможности повреждения носителей полетных данных;

при необходимости для данного типа ВС при его получении, модификации обеспечивает получение от организации разработчика, организации разработчика модификации, другой организации или эксплуатанта ВС циклограмм регистрируемых параметров, тарифовочных характеристик, таблиц, графиков, контрольных карт параметров, перечней регистрируемых аналоговых параметров и разовых команд, фреймов данных.

### **ГЛАВА 11**

## **ТРЕБОВАНИЯ ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ИНФОРМАЦИИ В СПЕЦИАЛЬНО УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ОРГАН**

83. Эксплуатант ВС, относящийся к АОН, в соответствии с частью седьмой статьи 26 Воздушного кодекса Республики Беларусь ежегодно не позднее двадцатого января года, следующего за отчетным, обеспечивает предоставление в специально уполномоченный орган информации о проведенных проверках регистрации полетных данных.

Информация о проведенных проверках регистрации полетных данных составляется в произвольной форме и содержит сведения о проведенных проверках на эксплуатируемом ВС и систем регистрации полетных данных, реквизита технической документации о таких проверках, информацию об исправности системы регистрации полетных данных и подписывается эксплуатантом ВС.

## **РАЗДЕЛ IV**

### **ТРЕБОВАНИЯ К ПОРЯДКУ ВЫДАЧИ, ПРОДЛЕНИЯ, ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ В СВИДЕТЕЛЬСТВО**

#### **ГЛАВА 12**

#### **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

84. Выдачу свидетельства осуществляет специально уполномоченный орган.

85. Выдача свидетельства состоит из следующих этапов:

этап подачи заявления;

этап оценки заявления и доказательной документации;

этап проверки;

этап выдачи свидетельства.

86. Специально уполномоченный орган не выдает свидетельство, если любой из этапов, указанных в пункте 85 настоящих Авиационных правил, не был успешно завершен или не были устранены несоответствия, выявленные на определенном этапе.

87. Заявитель, который впервые планирует получить свидетельство, до подачи заявления о выдаче свидетельства выполняет следующие мероприятия:

разрабатывает положение о ППИ и должностные инструкции персонала;

разрабатывает сведения о структуре и взаимодействии ППИ с другими подразделениями организации;

определяет и обеспечивает оснащенность ППИ техническими и программными средствами обработки полетных данных;

определяет и обеспечивает необходимую численность и уровень квалификации состава персонала ППИ;

определяет перечень ОРД, относящейся к сбору, обработке и анализу полетных данных;

определяет перечень работ, выполняемых ППИ;

определяет требования к характеристике производственных площадей, используемых для проведения работ по организации сбора, обработки и анализа полетных данных;

обеспечивает проведение всей необходимой подготовки в области сбора, обработки и анализа полетных данных персонала.

#### **ГЛАВА 13**

#### **ТРЕБОВАНИЯ К ППИ**

##### **§ 1. Требования к персоналу**

88. В рамках требований по организации сбора, обработки и первичного анализа полетных данных ППИ осуществляет обработку и первичный анализ полетных данных.

ППИ находится:

непосредственно в организационной структуре эксплуатанта ВС или по его решению в структуре организации по техническому обслуживанию, если организация по техническому обслуживанию входит в его организационную структуру;

непосредственно в организации по техническому обслуживанию.

89. Деятельность ППИ определяется утвержденным руководителем эксплуатанта ВС или организации по техническому обслуживанию положением о ППИ и должностными инструкциями персонала ППИ.

90. На ППИ возлагаются следующие функции:

получение полетных данных;

обработка полетных данных;  
первичный анализ полетных данных и выдача результатов обработки полетных данных эксплуатанту ВС;  
подготовка результатов обработки полетных данных для последующего использования специализированными программами диагностики работы и состояния авиационных двигателей, контроля работоспособности оборудования ВС, систем сбора полетных данных и другими видами программ;  
обеспечение сохранности и работоспособности КПА, устройств наземной обработки полетной информации, проведение их профилактического обслуживания в соответствии с процедурами, документированными в руководящих документах;  
составление заявок на устранение отказов авиационных изделий, выявленных при обработке полетных данных;  
составление заявок на получение имущества, материалов, КПА и необходимого оборудования для обеспечения бесперебойной работы;  
соблюдение требований по охране труда и технике безопасности при выполнении работ;  
регистрация поступления и выдачи носителей полетных данных и собранных полетных данных, средств хранения собранных полетных данных;  
подготовка информации в специально уполномоченный орган в соответствии с пунктом 72 настоящих Авиационных правил;  
принятие мер, направленных на совершенствование методов работ по обработке и анализу полетных данных.

К получению полетных данных относятся работы, связанные с:

получением носителей полетной информации, после их сбора с бортового самописца, ADRS для дальнейшей обработки и первичного анализа полетной информации;

получением по электронным каналам коммуникаций файлов данных полетной информации, после их снятия с бортового самописца полетной информации, ADRS для дальнейшей обработки и первичного анализа полетной информации.

91. Структура и численность персонала ППИ определяются в зависимости от объема работ, классами и типами ВС, используемым СПО, квалификацией персонала ППИ и другими факторами, влияющими на организацию сбора, обработки и первичного анализа полетных данных.

92. Для обеспечения непрерывности процесса получения, обработки и первичного анализа полетных данных численность ППИ составляет не менее двух специалистов.

93. При определении численности ППИ учитываются квалификация, уровень компетенции, распределение функциональных обязанностей персонала ППИ.

Выполнение обработки и первичного анализа полетных данных разных классов ВС (самолетов и вертолетов) обеспечивается разными специалистами.

94. Персонал ППИ допускается к работе по обработке и первичному анализу полетных данных, эксплуатации устройств наземной обработки полетной информации при наличии:

94.1. действующего удостоверения или иного эквивалентного документа об окончании подготовки или иных квалификационных курсов в области обработки полетных данных в организациях, имеющих право на проведение соответствующего вида подготовки, в объеме, необходимом для выполнения работ по обработке и первичному анализу полетных данных в соответствии с используемым СПО и эксплуатируемыми типами ВС и систем регистрации полетных данных.

В случае получения свидетельства организацией другого Договаривающегося государства и отсутствия у нее документов, указанных в части первой настоящего подпункта, рассматриваются ее утвержденные документированные процедуры и иные требования по подготовке персонала для принятия специально уполномоченным органом решения по их достаточному соответствию установленным требованиям или освобождения от них;

94.2. свидетельства авиационного персонала, выданного в соответствии с требованиями авиационных правил, устанавливающих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала гражданской авиации, с внесенной

соответствующей квалификационной отметкой, за исключением случаев, когда за получением свидетельства обратилась организация другого Договаривающегося государства, в нормативных документах которого отсутствуют требования при выдаче свидетельства.

В этом случае рассматриваются ее утвержденные документированные процедуры и иные требования по предоставлению прав по обработке, первичному анализу полетных данных и эксплуатации устройств наземной обработки полетной информации для принятия специально уполномоченным органом решения по их достаточному соответствию установленным требованиям или освобождения от них;

94.3. допуска к самостоятельному выполнению работ по обработке и первичному анализу полетных данных, оформленного приказом руководителя эксплуатанта ВС или организации по техническому обслуживанию.

## **§ 2. Требования к материально-техническому обеспечению**

95. ППИ обеспечивается:

оборудованным помещением для работы персонала с применяемыми техническими средствами;

оборудованным помещением и средствами для размещения материалов обработки полетных данных как в бумажном, так и в электронном виде;

средствами связи и коммуникации;

типовой ЭД в соответствии с эксплуатируемыми типами ВС, бортовых самописцев, ADRS, технологиями, используемыми на ВС для сбора полетных данных;

СПО в соответствии с эксплуатируемыми типами ВС, бортовых самописцев, ADRS, технологиями, используемыми на ВС для сбора полетных данных.

96. Номенклатура используемых для сбора, обработки и анализа полетных данных, аппаратных средств и СПО обеспечивает сбор, обработку и анализ полетных данных всех типов эксплуатируемых ВС, бортовых самописцев и ADRS.

## **§ 3. Требования к использованию электронного учета**

97. Внедрение эксплуатантом ВС или организацией по техническому обслуживанию электронного документооборота или электронного учета работы ППИ и ведение учета и выдачи результатов обработки полетных данных определяется и документируется эксплуатантом ВС или организацией по техническому обслуживанию в соответствующей ОРД.

Доступ к электронной отчетности организуется с учетом условий работы и обеспечивает своевременность поступления результатов обработки полетных данных эксплуатанту ВС, при этом предусматривается возможность получения копии результатов обработки полетных данных на бумажных носителях.

98. Результаты работы программ экспресс-анализа, в том числе бланки, графики, таблицы, передаваемые для дальнейшего анализа эксплуатанту ВС, сохраняются в форматах, не позволяющих их редактирование.

99. При внедрении автоматизированной системы управления рисками эксплуатант ВС использует результаты работы ППИ в данной системе.

100. Ведение электронного учета предусматривает автоматизированный контроль правильности заполнения электронных журналов с использованием баз данных.

101. В базе данных автоматизированной системы управления рисками предусматриваются:

учет выявляемых отказов и выполняемых работ по заданиям ППИ;

подготовка отчетности в установленном порядке;

ограничение доступа к информации в базе данных, которая определяется политикой в области сохранения конфиденциальности накопленных материалов.

## **§ 4. Требования к наличию полетных данных и результатов обработки**

102. Копии всей полученных полетных данных находятся в ППИ в электронном виде.

103. Местонахождение материалов обработки полетных данных, носителей полетных данных и всех видов бортовых самописцев после авиационных происшествий и инцидентов документируются в руководящих документах ППИ, РРТО и РПТО эксплуатанта ВС или организации по техническому обслуживанию согласно авиационным правилам, устанавливающим порядок расследований авиационных происшествий и инцидентов.

104. Материалы обработки полетных данных и результаты анализа полетных данных, используемые при комплексной и квалификационной проверке экипажа ВС или полетов, в которых выявлены нарушения правил их выполнения, находятся в летной службе эксплуатанта ВС.

Материалы обработки полетов, используемые при комплексной и квалификационной проверке экипажа ВС или полетов, в которых выявлены нарушения правил их выполнения, находятся в летной службе.

105. Журнал учета поступлений носителей полетных данных на обработку, журнал учета отказов и неисправностей авиационных изделий, выявленных при обработке полетных данных, журнал выдачи результатов обработки полетных данных находится в ППИ.

## **§ 5. Требования к СПО**

106. СПО систем обработки полетных данных допускается к использованию в авиационных организациях гражданской авиации приказом руководителя специально уполномоченного органа.

107. СПО, используемое для обработки и первичного анализа полетных данных, вносится в реестр СПО систем обработки полетных данных, допущенного к использованию в авиационных организациях гражданской авиации (далее, если не указано иное, - реестр СПО), по форме согласно приложению 13, который ведется специально уполномоченным органом.

108. СПО разрабатывается, обновляется и технически сопровождается разработчиком СПО и (или) разработчиком ВС.

109. Эксплуатант ВС или организация по техническому обслуживанию получает СПО у разработчика СПО или разработчика ВС вместе с необходимой документацией разработчика СПО или разработчика ВС, позволяющей определить область применения, возможности технического описания и требования к эксплуатации СПО.

110. К СПО относятся:

программы, обеспечивающие ввод и запись информации бортового самописца в устройство памяти системы обработки полетных данных, тестирование комплекса и тому подобные;

программы обработки подготовки градуировочных характеристик;

программы автоматической обработки;

программы экспресс-анализа;

программы статистической обработки результатов экспресс-анализа;

программы оценки работоспособности систем планера и авиационного двигателя по данным бортовой регистрирующей аппаратуры;

программы диагностики авиационных двигателей с использованием данных бортовой регистрирующей аппаратуры;

другие программы, необходимые в процессе обработки и анализа полетных данных или определенные как СПО специально уполномоченным органом.

111. Для решения задач по обработке и анализу полетных данных эксплуатант ВС или организация по техническому обслуживанию используют СПО, прошедшее испытания и внесенное в реестр СПО.

112. СПО, полученное эксплуатантом ВС или организацией по техническому обслуживанию для организации и проведения испытаний, предъявляется ими в организацию, которой Договаривающееся государство дало право на проведение таких испытаний.

Результатом таких испытаний является акт или иной равнозначный ему документ о проведении испытаний, в котором имеется заключение, что соответствующее СПО

допускается к его дальнейшей эксплуатации у данного эксплуатанта ВС на конкретном типе ВС с конкретными бортовыми самописцами, системами регистрации полетных данных.

113. В случае освоения в отрасли нового класса, типа, модели ВС и объективно доказанной невозможности проведения испытаний СПО в организации, которой Договаривающееся государство дало право на проведение таких испытаний, по решению специально уполномоченного органа испытания СПО допускается производить разработчиком СПО и (или) разработчиком ВС с предоставлением акта или иного равнозначного документа о проведении таких испытаний.

В акт или иной равнозначный документ о проведении испытаний СПО вносится заключение, что соответствующее СПО допускается к его дальнейшей эксплуатации у данного эксплуатанта ВС на конкретном типе ВС с конкретными бортовыми самописцами, системами регистрации полетных данных.

114. На основании наличия документации на СПО, акта или иного равнозначного документа о проведении испытаний СПО руководитель специально уполномоченного органа издает приказ о возможности использования СПО в авиационных организациях гражданской авиации.

115. После издания приказа руководителя специально уполномоченного органа о возможности использования СПО в авиационных организациях гражданской авиации сведения о нем заносятся специально уполномоченным органом в реестр СПО.

## **ГЛАВА 14**

### **ЭТАП ПОДАЧИ ЗАЯВЛЕНИЯ**

116. Для прохождения процедуры соответствия с целью выдачи свидетельства заявитель представляет в специально уполномоченный орган заявление на выдачу свидетельства по форме согласно приложению 14 и документы для выдачи свидетельства по перечню согласно приложению 15.

Специально уполномоченный орган осуществляет регистрацию заявления на выдачу свидетельства и прилагаемых к нему документов в день их поступления.

Срок выдачи специально уполномоченным органом свидетельства составляет девяносто рабочих дней со дня регистрации заявления на выдачу свидетельства, за исключением не завершенных этапов выдачи свидетельства в соответствии с пунктом 86 настоящих Авиационных правил.

117. Специально уполномоченный орган отказывает в приеме заявления на выдачу свидетельства, если:

заявление на выдачу свидетельства не соответствует заявлению на выдачу свидетельства по форме согласно приложению 14, отсутствуют сведения, предусмотренные этой формой;

документы не соответствуют перечню документов для выдачи свидетельства по количеству или содержанию;

в заявлении на выдачу свидетельства или прилагаемых к нему документах содержатся сведения о документах с истекшим сроком действия.

118. В случае отказа в принятии заявления на выдачу свидетельства заявителю возвращаются это заявление и прилагаемые к нему документы.

119. Отказ в принятии заявления на выдачу свидетельства не препятствует его повторной подаче в специально уполномоченный орган после устранения недостатков, явившихся причиной отказа.

## **ГЛАВА 15**

### **ЭТАП ОЦЕНКИ ЗАЯВЛЕНИЯ И ДОКАЗАТЕЛЬНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ**

120. При принятии заявления на выдачу свидетельства и прилагаемых к нему документов специально уполномоченным органом:

изучаются представленные заявителем документы и (или) сведения;

осуществляется поиск и анализ документов и (или) сведений, необходимых для выдачи свидетельства, имеющихся в специально уполномоченном органе;

сверяется информация, содержащаяся в представленных заявителем документах и (или) сведениях, с информацией, имеющейся в специально уполномоченном органе; устанавливается наличие или отсутствие оснований для выдачи свидетельства; принимаются при необходимости другие меры для рассмотрения заявления на выдачу свидетельства и прилагаемых к нему документов.

## **ГЛАВА 16**

### **ЭТАП ПРОВЕРКИ**

121. При соответствии сведений, указанных в заявлении на выдачу свидетельства и прилагаемых к нему документах, специально уполномоченный орган проводит проверку непосредственно в производственных условиях заявителя.

Проверка предусматривает проверку соответствия заявителя в части:

требований к персоналу;

требований к материально-техническому обеспечению;

требований к использованию электронного учета работы ППИ;

требований к СПО обработки полетных данных;

требований к обработке речевой информации;

требований по передаче информации;

требований к обеспеченности ОРД и типовой ЭД в части организации сбора, обработки и анализа полетных данных;

устранения несоответствий, выявленных при проведении предыдущих проверок.

122. Для эффективной работы комиссии заявитель обеспечивает необходимые условия, для чего:

выделяет оборудованное офисное помещение, достаточное для размещения и совместной работы членов комиссии полномочных представителей заявителя;

своевременно предоставляет по запросу членов комиссии беспрепятственный доступ к документации, локальным правовым актам, инструктивным материалам и другим объектам согласно заявляемому виду работ для демонстрации объективных свидетельств соответствия требованиям настоящих Aviационных правил;

назначает полномочных представителей, которые взаимодействуют в пределах своей компетенции с членами комиссии и привлекают при необходимости других сотрудников заявителя, сопровождают членов комиссии, своевременно информируют руководящий персонал заявителя обо всех обнаруженных членами комиссии несоответствиях в целях немедленного устранения несоответствий, имеющих случайный характер, представляют материалы, подтверждающие устранение несоответствий, выявленных при предыдущей и текущей процедурах соответствия.

123. В случаях создания заявителем препятствий при проведении проверки председателем комиссии по согласованию с руководством специально уполномоченного органа допускается прекращение этапа проверки с письменным уведомлением об этом заявителя.

124. Председателем комиссии совместно с руководящим персоналом и полномочными представителями заявителя проводятся первичное совещание и заключительное совещание, при этом обеспечивается организация и проведение не менее одной рабочей встречи с ответственным руководителем заявителя.

В случае отсутствия ответственного руководителя заявителя на первичном совещании обеспечивается его встреча с председателем комиссии в ходе проведения текущей процедуры соответствия.

По результатам проверки комиссия специально уполномоченного органа оформляет акт проверки по форме согласно приложению 16, который подписывается членами комиссии и утверждается руководителем специально уполномоченного органа.

В акте проверки указываются:

основание и сроки проведения процедуры соответствия;

состав комиссии;

задачи, план и программа проверки;

краткие результаты проведения проверки;

обнаруженные несоответствия и рекомендации членов комиссии;

выводы комиссии о соответствии (несоответствии) заявителя требованиям настоящих Авиационных правил;

заключение по результатам проверки, включающее в том числе предложения членов комиссии о необходимости проведения внепланового инспектирования или внесения в свидетельство ограничений по заявленному виду работ, по которому заявителем не представлено свидетельств соответствия требованиям настоящих Авиационных правил.

125. К акту проверки прилагаются результаты проверки с четкими, без двусмысленного толкования, указаниями несоответствий, обнаруженных во время проведения проверки, со ссылкой на соответствующий пункт настоящих Авиационных правил.

126. Перед утверждением специально уполномоченным органом акт проверки с приложенными к нему результатами проверки представляется на рассмотрение комиссии по сертификации специально уполномоченного органа.

Комиссия по сертификации специально уполномоченного органа в пределах компетенции проводит анализ представленной информации, в том числе и категории выявленных несоответствий и, при необходимости вносит свои предложения и замечания по результатам проведенной проверки непосредственно председателю комиссии по сертификации. По результатам работы комиссии по сертификации специально уполномоченного органа составляется протокол заседания.

127. Утвержденный специально уполномоченным органом акт проверки направляется заявителю, а его копия остается в специально уполномоченном органе.

128. Заявитель в течение десяти рабочих дней с даты получения акта проверки представляет в специально уполномоченный орган для согласования план корректирующих действий по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки, по форме согласно приложению 17.

Специально уполномоченный орган проводит анализ достаточности и эффективности предложенных заявителем корректирующих действий в плане корректирующих действий по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки.

129. В случае, если в предложенных методах отсутствуют действия по устранению выявленных несоответствий, план корректирующих действий по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки, возвращается на доработку заявителю.

130. В случае положительного рассмотрения плана корректирующих действий по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки, специально уполномоченный орган направляет заявителю согласованный план корректирующих действий по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки.

131. Для подтверждения устранения несоответствий заявитель составляет отчет о корректирующих действиях по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки, по форме согласно приложению 18, который в соответствии с частью седьмой статьи 26 Воздушного кодекса Республики Беларусь направляется эксплуатантом ВС в специально уполномоченный орган.

После получения сведений, указанных в части первой настоящего пункта, специально уполномоченный орган анализирует достаточность и эффективность выполненных заявителем корректирующих действий.

132. В случае непринятия заявителем надлежащих мер по устранению несоответствий специально уполномоченный орган возвращает для дальнейшей доработки отчет о корректирующих действиях по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки, с указанием конкретных причин возврата.

133. Все корректирующие действия по устранению выявленных несоответствий выполняются в срок, не превышающий трех месяцев с даты утверждения акта проверки, за исключением случая, указанного в пункте 134 настоящих Авиационных правил.

Необоснованное нарушение срока, указанного в части первой настоящего пункта, является основанием отказа специально уполномоченного органа в выдаче свидетельства, продлении срока действия свидетельства, внесении изменений в

свидетельство.

134. Допускается продление специально уполномоченным органом срока, указанного в части первой пункта 133 настоящих Авиационных правил, по мотивированному запросу заявителя на срок, не превышающий шести месяцев от даты утверждения акта проверки.

При положительном решении о продлении срока, указанного в части первой пункта 133 настоящих Авиационных правил, специально уполномоченный орган информирует заявителя с указанием даты устранения несоответствий.

135. С целью проверки полноты устранения выявленных несоответствий допускается проведение специально уполномоченным органом инспекционной проверки заявителя.

## **ГЛАВА 17**

### **ЭТАП ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВА**

136. На этапе выдачи свидетельства специально уполномоченный орган проводит анализ выявленных несоответствий заявителя.

Несоответствия требованиям настоящих Авиационных правил, выявленные в процессе проверки, подразделяются на несоответствия категории "1" и несоответствия категории "2".

Под несоответствием категории "1" понимается несоответствие требованиям настоящих Авиационных правил, которое создает угрозу для безопасности полетов.

137. При выявлении несоответствия категории "1" до полного его устранения:

свидетельство не выдается;

или приостанавливается действие свидетельства;

или вносится ограничение в объем разрешенных работ и (или) предоставленных прав, указанных в свидетельстве;

или свидетельство аннулируется;

вносятся ограничения в сертификат эксплуатанта ВС.

138. Под несоответствием категории "2" понимается несоответствие требованиям настоящих Авиационных правил, при котором возможно снижение уровня безопасности полетов. Несоответствие категории "2" не препятствует выдаче свидетельства.

139. Если несоответствие категории "2", выявленное при предыдущей проверке, выявляется повторно, оно приравнивается комиссией к несоответствию категории "1".

140. Решения о выдаче, продлении срока действия или внесении изменений в свидетельство принимаются специально уполномоченным органом на основании утвержденного акта проверки, а также после:

устранения всех выявленных несоответствий категории "1" и предоставления отчета о корректирующих действиях по устранению несоответствий категории "1", выявленных в процессе проверки (при выявлении комиссией специально уполномоченного органа);

согласования плана корректирующих действий по устранению несоответствий категории "2", выявленных в процессе проверки (при выявлении комиссией специально уполномоченного органа).

141. Наличие несоответствий категории "1" препятствует выдаче, продлению и внесению изменений в свидетельство до полного их устранения либо влечет введение специально уполномоченным органом соответствующих ограничений. Условием снятия таких ограничений является составление заявителем и представление эксплуатантом ВС в соответствии с частью седьмой статьи 26 Воздушного кодекса Республики Беларусь отчета о корректирующих действиях по устранению несоответствий категории "1", выявленных в процессе проверки.

142. Специально уполномоченный орган отказывает в выдаче свидетельства, если:

заявителем представлены документы и (или) сведения, не соответствующие требованиям законодательства, в том числе подложные, поддельные или недействительные документы;

заявителем не устранены препятствия для работы комиссии специально уполномоченного органа.

В случае отказа в выдаче свидетельства оформляется мотивированный ответ об

отказе, который направляется заявителю.

143. Свидетельство по форме согласно приложению 19 выдается специально уполномоченным органом сроком до пяти лет.

144. После окончания срока действия свидетельства его выдача производится в соответствии с пунктом 116 настоящих Авиационных правил.

145. Свидетельство определяет объем разрешенных работ и дает право:

ППИ эксплуатанта ВС на проведение работ по обработке и первичному анализу полетных данных и эксплуатации устройств наземной обработки полетной информации, в том числе предоставление обработки и первичного анализа полетных данных;

ППИ организации по техническому обслуживанию на проведение работ по обработке и первичному анализу полетных данных и эксплуатации устройств наземной обработки полетной информации.

146. Регистрация выданных свидетельств осуществляется специально уполномоченным органом в специальном журнале.

147. Специально уполномоченный орган аннулирует или приостанавливает действие свидетельства в случаях, указанных в пунктах 148 и 151 настоящих Авиационных правил.

148. Действие свидетельства приостанавливается:

по результатам проведения процедуры соответствия;

по результатам проведения инспекционной проверки;

в случае утери или порчи свидетельства;

независимо от результатов проведения процедуры соответствия в случае, когда у организации по техническому обслуживанию, обеспечивающей сбор полетных данных для эксплуатанта ВС, был приостановлен или аннулирован сертификат организации по техническому обслуживанию или в него внесены ограничения, не позволяющие осуществлять сбор полетных данных.

149. В случае аннулирования или приостановления действия свидетельства:

эксплуатант ВС прекращает полеты, а в случае, если его ППИ предоставляет услуги в соответствии с заключенным договором по обработке и первичному анализу полетных данных, незамедлительно сообщает об этом эксплуатантам ВС, которым он предоставляет услуги по обработке и первичному анализу полетных данных;

организация по техническому обслуживанию незамедлительно сообщает об этом эксплуатанту ВС, которому предоставляет услуги в соответствии с заключенным договором на обработку и первичный анализ полетных данных;

эксплуатант ВС, которому в соответствии с заключенным договором по обработке и первичному анализу полетных данных, предоставляется обработка и первичный анализ полетных данных, прекращает работы, указанные в эксплуатационных спецификациях.

150. Приостановление действия свидетельства означает, что специально уполномоченный орган приостанавливает права эксплуатанта ВС или организации по техническому обслуживанию на выполнение работ по обработке и первичному анализу полетных данных.

Возобновление действия приостановленного свидетельства производится специально уполномоченным органом после устранения всех причин, вызвавших приостановление его действия, путем издания соответствующего приказа и возвращения свидетельства эксплуатанту ВС или организации по техническому обслуживанию.

151. Свидетельство аннулируется:

на основании акта по результатам проведения процедуры соответствия;

по результатам проведения инспекционной проверки.

152. Аннулирование свидетельства означает, что эксплуатант ВС, организация по техническому обслуживанию лишаются предоставленного им права на проведение работ по обработке и первичному анализу полетных данных.

Восстановление действия аннулированного свидетельства не производится. Возобновление права на проведение работ по обработке, первичному анализу и анализу полетных данных производится в соответствии с процедурой выдачи свидетельства.

Эксплуатант ВС или организация по техническому обслуживанию возвращают свидетельство в специально уполномоченный орган в течение трех дней после получения решения специально уполномоченного органа об аннулировании или

приостановлении действия свидетельства.

153. В случае утери или порчи свидетельства эксплуатант ВС или организация по техническому обслуживанию в течение трех рабочих дней с даты обнаружения утери или порчи свидетельства сообщают об этом в специально уполномоченный орган в письменной форме и в случае его порчи возвращают свидетельство вместе с письменным сообщением об этом. В этом случае специально уполномоченный орган выдает свидетельство эксплуатанту ВС, организации по техническому обслуживанию с пометкой "Дубликат".

154. Внесение изменений в свидетельство производится специально уполномоченным органом в следующих случаях:

изменения наименования или юридического адреса;

изменения наименования ППИ.

155. В случаях, требующих внесения изменений в свидетельство, в срок не позднее пяти рабочих дней с даты наступления таких случаев заявитель в специально уполномоченный орган предоставляет:

документы о регистрации юридического лица;

сведения о наименовании ППИ, подтверждающие вносимые изменения.

156. Заявитель, не внесший необходимые изменения в свидетельство в срок, указанный в пункте 155 настоящих Авиационных правил, лишается права на выполнение указанных в нем работ.

## **РАЗДЕЛ V**

### **ТРЕБОВАНИЯ К ПОРЯДКУ КОНТРОЛЯ ЗА ОРГАНИЗАЦИЕЙ СБОРА, ОБРАБОТКИ И АНАЛИЗА ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ**

#### **ГЛАВА 18**

#### **ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ИНСПЕКЦИОННОГО КОНТРОЛЯ**

157. Специально уполномоченный орган осуществляет постоянный контроль за соблюдением требований по обеспечению сбора, обработки и анализа полетных данных путем проведения плановых и внеплановых инспекционных проверок.

158. Эксплуатант ВС, организация по техническому обслуживанию обеспечивают необходимые условия для проведения инспекционного контроля специально уполномоченным органом, в том числе допуск инспекторов на объекты и ВС.

159. При осуществлении контроля за соблюдением эксплуатантом ВС и организацией по техническому обслуживанию требований по безопасности полетов в части деятельности по обеспечению сбора, обработки и анализа полетных данных проводятся следующие мероприятия:

инспекционная проверка соответствия организации сбора, обработки и анализа полетных данных эксплуатанта ВС - в рамках сертификации эксплуатанта ВС и в соответствии с требованиями к инспекционному контролю эксплуатантов ВС, установленными в авиационных правилах по сертификации деятельности эксплуатантов, осуществляющих (планирующих) авиационные перевозки (работы) на ВС;

инспекционная проверка соответствия организации сбора, обработки и первичного анализа полетной информации - в рамках проведения процедуры сертификации организации по техническому обслуживанию и требований к инспекционному контролю, установленных в авиационных правилах, устанавливающих сертификацию деятельности по техническому обслуживанию ВС, авиационных двигателей и воздушных винтов.

При нахождении ППИ в составе эксплуатанта ВС и (или) организации по техническому обслуживанию допускается совмещение инспекционных проверок, указанных в абзацах втором и третьем части первой настоящего пункта.

160. Допускается изменение специально уполномоченным органом периодичности инспекционных проверок соответствия организации сбора, обработки и анализа полетных данных, но не более чем в два раза.

161. В рамках инспекционной проверки соответствия организации сбора, обработки и анализа полетных данных эксплуатанта ВС контролю подлежат:

выполнение требований к организации сбора полетных данных;

организация и процедуры анализа полетных данных;  
выполнение требований по реализации ПАПД или наличие соответствующего договора на проведение анализа полетных данных сторонней организации;  
выполнение требований по отчетности в части эксплуатанта ВС;  
устранение замечаний, выявленных по результатам проведения предыдущей сертификации или инспекционной проверки эксплуатанта ВС в части требований настоящих Авиационных правил.

В рамках инспекционной проверки соответствия организации сбора, обработки и анализа полетных данных организации по техническому обслуживанию проверке подлежит организация сбора полетных данных.

В рамках инспекционной проверки соответствия организации обработки и первичного анализа полетных данных ППИ контролю подлежат:

выполнение требований к организации первичного анализа полетных данных в рамках требований, предъявляемых к выдаче свидетельства;

выполнение требований к отчетности в части организации по техническому обслуживанию;

устранение замечаний, выявленных по результатам проведения предыдущей процедуры сертификации или инспекционной проверки организации по техническому обслуживанию в части требований настоящих Авиационных правил.

162. По результатам инспекционных проверок оформляется акт проверки, в который включаются итоги инспекционной проверки соответствия требованиям по организации сбора, обработки и анализа полетных данных. Акт проверки утверждается руководителем специально уполномоченного органа и направляется эксплуатанту ВС или организации по техническому обслуживанию.

163. При наличии несоответствий, выявленных в результате инспекционных проверок, специально уполномоченный орган приостанавливает действие свидетельства, вносит ограничения в объем разрешенных работ и (или) предоставленных прав, аннулирует свидетельство или вносит ограничения в сертификат эксплуатанта ВС.

164. После получения акта проверки по результатам инспекционной проверки эксплуатант ВС или организация по техническому обслуживанию в течение трех рабочих дней представляют в специально уполномоченный орган для согласования подготовленный план корректирующих действий по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в результате проверки.

Специально уполномоченный орган анализирует достаточность и эффективность предложенных эксплуатантом ВС или организацией по техническому обслуживанию корректирующих действий в плане корректирующих действий по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки, и в случае непринятия заявителем надлежащих мер по устранению несоответствий этот план возвращается на доработку.

165. В случае положительного рассмотрения плана корректирующих действий по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки, специально уполномоченный орган согласовывает этот план и направляет эксплуатанту ВС или организации по техническому обслуживанию.

166. Для подтверждения устранения несоответствий эксплуатант ВС направляет в специально уполномоченный орган отчет о корректирующих действиях по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки, с доказательными документами, подтверждающими устранение всех выявленных несоответствий.

167. После получения отчета о корректирующих действиях по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки, с доказательными документами, подтверждающими устранение всех выявленных несоответствий, специально уполномоченный орган проверяет предоставленные документы, анализирует их достаточность и эффективность выполненных заявителем корректирующих действий.

168. В случае непринятия эксплуатантом ВС или организацией по техническому обслуживанию надлежащих мер по устранению несоответствий специально уполномоченный орган возвращает отчет о корректирующих действиях по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки, с указанием конкретных причин возврата для дальнейшей доработки и при необходимости

проведения дополнительных действий по устранению несоответствий, приемлемых для специально уполномоченного органа.

169. Все корректирующие действия по устранению выявленных несоответствий выполняются в срок, не превышающий трех месяцев с даты утверждения акта проверки. Необоснованное нарушение такого срока является основанием для приостановления действия свидетельства, внесения ограничений в объем разрешенных работ и (или) предоставленных прав, аннулирования свидетельства или внесения ограничений в сертификат эксплуатанта ВС.

170. Специально уполномоченный рассматривает продление срока устранения выявленных несоответствий на срок, не превышающий шести месяцев с даты утверждения акта проверки. При положительном решении о продлении такого срока специально уполномоченный орган письменно уведомляет заявителя с указанием конечной даты устранения несоответствий.

171. В зависимости от категории и содержания выявленных несоответствий и предложенных корректирующих действий, а также с целью проверки полноты устранения выявленных несоответствий специально уполномоченный орган проводит повторную инспекционную проверку.

Приложение 1  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

**ГРАФИК**  
**сбора и обработки полетной информации**

N п/п	Тип ВС/Технология, используемая на ВС для сбора полетных данных/метод сбора полетных данных	Кол-во ВС	Сроки сбора полетных данных после посадки ВС		Сроки обработки полетных данных после сбора	
			при полетах с возвращением на место базирования	при полетах с отрывом от места базирования	при полетах с возвращением на место базирования	при полетах с отрывом от места базирования
1	2	3	4	5	6	7

Приложение 2  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

**ЖУРНАЛ**  
**регистрации нарушений сроков сбора и обработки полетных данных**



<div style="text-align: center;">_____</div> <div style="text-align: center;">(наименование эксплуатанта ВС)</div>						
<b>Общая статистика</b>						
<b>Годовая статистика с 1 января по 31 декабря ____ г.</b>						
Количество всех полетов, выполненных флотом эксплуатанта			Процентное соотношение всех обработанных полетов ко всем полетам, выполненным флотом эксплуатанта			
<b>Данные по нарушениям сроков сбора и обработки полетных данных</b>						
<b>Годовая статистика с 1 января по 31 декабря ____ г.</b>						
Количество всех выполненных полетов флотом эксплуатанта	Количество всех полетов с нарушением сроков сбора полетных данных	Количество всех полетов с нарушением сроков обработки полетных данных	Процентное соотношение всех полетов с нарушением сроков сбора полетных данных ко всем выполненным полетам	Процентное соотношение всех полетов с нарушением сроков обработки полетных данных ко всем выполненным полетам		
<b>Ежемесячная статистика</b>						
Месяц	Количество всех выполненных полетов в месяц	Количество всех выполненных полетов в месяц с нарушением сроков сбора полетных данных	Количество всех выполненных полетов в месяц с нарушением сроков обработки полетных данных	Процентное соотношение всех выполненных полетов с нарушением сроков сбора полетных данных в месяц ко всем выполненным полетам в месяц	Процентное соотношение всех выполненных полетов с нарушением сроков обработки полетных данных в месяц ко всем выполненным полетам в месяц	Причина нарушения сроков сбора и обработки полетных данных согласно расследованию, проведенному эксплуатантом ВС
Январь						
Февраль						
Март						
Апрель						
Май						
Июнь						
Июль						
Август						
Сентябрь						
Октябрь						
Ноябрь						

Декабрь						
ВСЕГО						
<b>Данные по неисправностям ВС, влияющим на сбор полетных данных</b>						
<b>Годовая статистика с 1 января по 31 декабря ____ г.</b>						
Тип ВС	Количество всех полетов, выполненных флотом эксплуатанта		Количество всех полетов, в которых возникли неисправности на ВС, не позволившие осуществить сбор полетных данных		Процентное соотношение полетов, в которых возникли неисправности на ВС, не позволившие осуществить сбор полетных данных, ко всем полетам, выполненным флотом эксплуатанта	
ВСЕГО						
<b>Ежемесячная статистика</b>						
Месяц	Тип ВС/Бортовой номер	Количество всех выполненных полетов в месяц	Количество всех выполненных полетов в месяц, во время которых возникли неисправности на ВС, не позволившие осуществить сбор полетных данных	Процентное соотношение всех выполненных полетов в месяц, во время которых возникли неисправности на ВС, не позволившие осуществить сбор полетных данных, ко всем выполненным полетам в месяц	Краткое описание неисправности/реквизиты соответствующих листов бортового журнала и производственно-технической документации по техническому обслуживанию о выявленных неисправностях	
Январь						
Февраль						
Март						
Апрель						
Май						
Июнь						
Июль						
Август						

Сентябрь					
Октябрь					
Ноябрь					
Декабрь					
ВСЕГО					
Подписи ответственных лиц					
	Должность служащего	Фамилия, инициалы	Подпись	Дата	
1	Ответственный руководитель по безопасности полетов эксплуатанта ВС				
2	Ответственный руководитель летной службы эксплуатанта ВС				
3	Другие лица, определенные эксплуатантом ВС для подписи журнала (указать)				

Приложение 3  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

**ПАСПОРТ**  
**к носителю полетных данных на самолет** \_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_

Носитель полетных данных N \_\_\_\_\_ установил \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)

Носитель полетных данных N \_\_\_\_\_ снял \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

(должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)

Информацию

с бортового самописца N \_\_\_\_\_ считал \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

(должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)

после выполнения рейса N \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Дата полета	N рейса, вид захода	Этап полета ВС	Время (UTC), ч, мин	Аэропорт	МК, град	Центровка, %	Масса, кг	Эшелон перехода	ВЫСОТА, м					QNH/QFE/QNE	Метеоусловия			Код КВС. Код состояния ВПП. Наличие болтанки
									перехода	эшело на	круга	ДПР М	БПРМ		Ветер		Тнв	
															направление	скорость, м/с	°C	
		Взлет																
		Посадка																

Приложение 4  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

# ПАСПОРТ

к носителю полетных данных на вертолет \_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_

Носитель полетных данных N \_\_\_\_\_ установил \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

(должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)

Носитель полетных данных N \_\_\_\_\_ снял \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

(должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)

Информацию  
с бортового самописца N \_\_\_\_\_ считал \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ г.

(должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)  
после выполнения рейса N \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Дата полета	Маршрут	Расположение груза	Время полета, ч, мин	ВЗЛЕТ						Горизонтальный полет			ПОСАДКА						Код КВС. Примечание
				Тнв, °С	Масса, т	САХ, %	Р аэр, мм рт. ст.	Ветер		Нб, м	Нб прив. безопас., м	Р аэр. прив. мин, мм рт. ст.	Радиофицирован или нет аэродром	Тнв, °С	Р аэр, мм рт. ст.	Ветер			
								напр., град	скорость, м/с							напр., град	скорость, м/с		

Приложение 5  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

### ПЕРЕЧЕНЬ ЛЕТНЫХ СОБЫТИЙ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ДЛЯ КОНТРОЛЯ И АНАЛИЗА ЭКСПЛУАТАНТОМ САМОЛЕТА

N п/п	Группа летных событий	Описание
1	Ограничения по скоростям	Превышение V <sub>мо</sub>
		Превышение M <sub>мо</sub>
		Превышение ограничения скорости по закрылкам
		Превышение ограничения скорости полета с выпущенными шасси
		Превышение ограничения скорости выпуска шасси

2	Ограничения по высотам полета	Превышение высоты полета с выпущенными закрылками
		Нарушение максимального потолка ВС
3	Превышение установленной скорости	Скорость захода высокая за 90 сек до касания ВПП
		Скорость захода высокая на 500 ft относительно Above Aerodrome Level (далее - AAL)
		Скорость захода высокая ниже 50 ft относительно порога ВПП
4	Скорость захода на посадку мала	Скорость захода на посадку мала за 2 минуты до касания ВПП
5	Скорость в наборе высоты высокая	Скорость в наборе высоты высокая до 400 ft относительно AAL
		Скорость в наборе высоты высокая 400 ft - 1000 ft относительно AAL
6	Скорость в наборе высоты мала	Скорость в наборе высоты мала 35 ft - 400 ft относительно AAL
		Скорость в наборе высоты мала 400 ft - 1500 ft относительно AAL
7	Угол тангажа на взлете	Скорость увеличения угла тангажа на взлете высокая
		Большой угол тангажа на взлете
8	Скорость отрыва	Отрыв на высокой скорости
		Отрыв на низкой скорости
9	Посадка по знакам	Долгое выдерживание
10	Угол тангажа	Большой угол тангажа при отрыве от ВПП
		Не обычный угол тангажа при касании ВПП (большой)
		Не обычный угол тангажа при касании ВПП (малый)
11	Углы крена	Угол крена велик ниже 100 ft AGL (Above Ground Level) относительно AAL
		Угол крена велик 100 - 500 ft относительно AAL

		Угол крена велик выше 500 ft относительно AAL
		Угол крена велик ниже 20 ft относительно AAL
12	Потеря высоты после взлета	Потеря высоты после взлета 20 - 400 ft относительно AAL
		Потеря высоты после взлета 400 - 1500 ft относительно AAL
13	Медленный набор высоты	Медленный набор высоты после взлета до 1000 ft относительно AAL
14	Большая вертикальная скорость снижения	Большая вертикальная скорость снижения ниже 2000 ft относительно AAL
15	Перегрузка	Большая перегрузка при маневрировании на земле
		Большая перегрузка в полете, закрылки убраны/выпущены
		Большая перегрузка на посадке
		Большая перегрузка при "козлении"
16	Уход на второй круг с малой высоты	Уход на второй круг ниже 1000 ft относительно AAL
17	Уход на второй круг с большой высоты	Уход на второй круг выше 1000 ft относительно AAL
18	Прерванный взлет	Прерванный взлет на высокой скорости
19	Использование механизации ВС	Неправильное использование механизации ВС, интерцепторов (спойлеров)
20	Использование механизации ВС	Использование интерцепторов (спойлеров) ниже 800 ft относительно AAL
		Использование интерцепторов (спойлеров) ниже 800 ft относительно AAL (положение закрылков любое)
21	Заход на посадку ниже профиля	Заход на посадку ниже профиля
22	Сигнализация близости земли GPW (GPWS)	Срабатывание GPWS - опасное сближение
		Срабатывание GPWS - предупреждение сближения

		Срабатывание GPWS - сдвиг ветра
23	Запас устойчивости по сваливанию	Малый запас по подъемной силе, исключая этапы вблизи земли
		Малый запас по подъемной силе на взлете
		Срабатывание системы вибрации штурвала
24	Срабатывание БСПС RA	Сведения о предупреждениях БСПС RA
25	Использование механизации ВС	Ранняя уборка механизации после взлета (закрылки)
26	Посадочное положение закрылков	Поздний выпуск закрылков (не в посадочном положении < 500 ft)
		Посадка с закрылками не в посадочном положении
		Срабатывание системы снижения нагрузки на закрылки
27	Посадка по знакам	Посадка с перелетом
28	Глиссада	Отклонение под глиссаду
		Отклонение выше глиссады (ниже 600 ft относительно AAL)
29	Запас по сваливанию	Срабатывание вибросигнализатора штурвала (Stick shake)
		Ложное срабатывание вибросигнализатора штурвала (Stick shake)
		Уменьшенный запас подъемной силы, за исключением у земли
		Уменьшенный запас подъемной силы на взлете
		Малый запас скорости по сваливанию (выше 20,000 ft)
30	Режим работы двигателей при заходе	Низкий режим работы двигателей при заходе на посадку

Приложение 6  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

**ПЕРЕЧЕНЬ  
ЛЕТНЫХ СОБЫТИЙ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ДЛЯ КОНТРОЛЯ И АНАЛИЗА ЭКСПЛУАТАНТОМ ВЕРТОЛЕТА**

	На земле перед взлетом	Взлет/набор высоты	Крейсерский режим	Снижение/заход/посадка	На земле после приземления
ПРОФИЛЬ ПОЛЕТА		Рысканье по тангажу на висении. Невыдерживание тангажа на взлете. Невыдерживание высоты разворота после взлета ночью. Преждевременная уборка шасси. Взлет с попутным ветром	Полет на малой высоте	Уход на второй круг. Уход на второй круг на малой высоте. Поздняя уборка шасси. Заход с попутным ветром	
СКОРОСТЬ	Высокая скорость руления	Высокая вертикальная скорость набора высоты. Высокая вертикальная скорость набора высоты при малой воздушной скорости полета. Взлет с малой воздушной скоростью	Превышение VNO/VNE. Высокая скорость снижения. Высокая скорость снижения при низкой скорости полета. Низкая скорость полета	Превышение VNO/VNE. Высокая скорость снижения. Высокая скорость снижения при низкой скорости полета. Высокая скорость на заходе	Высокая скорость руления
ПОЛОЖЕНИЕ	Превышение положения по наклону конуса несущего винта (вверх/вниз). Превышение положения с большим креном	Резкая работа шагом (вверх/вниз). Высокая скорость изменения тангажа. Взлет с большим креном. Высокая скорость изменения крена	Резкая работа шагом (вверх/вниз). Высокая скорость изменения тангажа. Положение с большим креном. Высокая скорость изменения крена	Резкая работа шагом (вверх/вниз). Высокая скорость изменения тангажа. Положение с большим креном. Высокая скорость изменения крена	Положение по наклону НВ (вверх/вниз). Положение с большим креном
УПРАВЛЕНИЕ	Пределы опрокидывания. Включение автопилота. Чрезмерный циклический	Чрезмерный общий шаг. Чрезмерный циклический продольный шаг.	Чрезмерный общий шаг. Чрезмерный циклический продольный шаг.	Чрезмерный общий шаг. Чрезмерный циклический продольный шаг.	Пределы опрокидывания. Включение

	продольный шаг. Высокая циклическая поперечная скорость. Высокая циклическая продольная скорость	Чрезмерный циклический поперечный шаг. Несоответствующие режимы автопилота	Чрезмерный циклический поперечный шаг. Несоответствующие режимы автопилота	Чрезмерный циклический поперечный шаг. Несоответствующие режимы автопилота	автопилота. Чрезмерный циклический продольный шаг. Высокая циклическая поперечная скорость. Высокая циклическая продольная скорость
УСКОРЕНИЯ	Высокий индекс изменения скорости руления. Большое поперечное ускорение, перекладка крена. Большое продольное ускорение, перекладка педалей	Большое поперечное ускорение, перекладка крена. Большое продольное ускорение, перекладка педалей. Большое нормальное ускорение, изменение тангажа	Большое поперечное ускорение, перекладка крена. Большое продольное ускорение, перекладка педалей. Большое нормальное ускорение, изменение тангажа	Большое поперечное ускорение, перекладка крена. Большое продольное ускорение, перекладка педалей. Большое нормальное ускорение, изменение тангажа. Большое нормальное ускорение при посадке	Высокий индекс изменения скорости руления, большое отклонение диска несущего винта. Большое поперечное ускорение, перекладка крена. Большое продольное ускорение, перекладка педалей
СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	Высокая частота (скорость) вращения несущего винта	Включение противообледенительной системы во время взлета. Включение перенастройки высокая/низкая частота вращения несущего винта. Выключение перенастройки высокая/низкая частота вращения несущего винта. Высокий крутящий момент. Полет на одном двигателе	Включение перенастройки высокая/низкая частота вращения несущего винта. Выключение перенастройки высокая/низкая частота вращения несущего винта. Высокий крутящий момент. Раздельный крутящий момент. Полет на одном двигателе	Включение противообледенительной системы во время посадки. Включение перенастройки высокая/низкая частота вращения несущего винта. Выключение перенастройки высокая/низкая частота вращения несущего винта. Высокий крутящий момент. Полет на одном двигателе	Высокая частота (скорость) вращения несущего винта. Применение тормоза несущего винта
ДРУГОЕ		Пролет через выхлопные газы, струю горячего воздуха	Минимальный остаток топлива	Рабочая нагрузка на пилота/турбулентность. Пролет через выхлопные газы, струю горячего воздуха. Минимальный остаток топлива	

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_  
(должность служащего)

\_\_\_\_\_  
(подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ г.

**ИНФОРМАЦИЯ  
эксплуатанта ВС о функционировании ПАПД**

<div></div> <div>(наименование эксплуатанта ВС)</div>							
1. Обзор ПАПД							
Тип ВС или парк ВС	Количество проанализированных полетов	Количество выявленных событий по уровню рисков			Количество конфиденциальных обсуждений, проведенных с экипажами ВС по результатам анализа полетных данных	Количество событий анализа полетных данных с сообщениями по безопасности полетов	Количество ретроспективных донесений по безопасности полетов
		уровень 1 зеленый	уровень 2 желтый	уровень 3 красный			
1	2	3	4	5	6	7	8
2. Информация по типам событий							
Тип ВС или парк ВС	Количество событий					Комментарии	
	уход на второй круг ниже 1000 ft относительно AAL	истинное срабатывание Hard GPWS Warning	истинное срабатывание предупреждения о сваливании Stall Warning	БСПС RA	выпуск закрылков Land flap selected ниже 500 ft относительно AAL		
1	2	3	4	5	6	7	



Руководитель ГАПД \_\_\_\_\_

(должность служащего)

(подпись)

(расшифровка подписи)

Приложение 8  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_

(должность служащего)

\_\_\_\_\_

(подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

**ИНФОРМАЦИЯ  
о результатах работы ППИ**

\_\_\_\_\_

(наименования эксплуатанта ВС, организации по ТО)

\_\_\_\_\_ за 20\_\_ год.

1. Наименование ППИ \_\_\_\_\_
2. Номер свидетельства на осуществление деятельности по обработке и первичному анализу полетной информации в авиационных организациях гражданской авиации, дата выдачи \_\_\_\_\_
3. Состав специалистов ППИ \_\_\_\_\_

Категория персонала	Фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется)	Номер свидетельства авиационного персонала, дата выдачи, продления	По штатному расписанию	Фактически по состоянию на _____ 20__ г.
Руководитель ППИ				
Инженеры				
Техники				

4. Режим работы ППИ \_\_\_\_\_

5. Оснащенность оборудованием (указать наименование и количество) :  
системы на базе ПЭВМ \_\_\_\_\_  
другое оборудование \_\_\_\_\_

6. Перечень организаций, для которых на договорной основе выполнялись обработка и первичный анализ полетной информации

N п/п	Наименование организации	Тип ВС/тип бортового самописца полетных данных/тип самописца звуковой информации/тип ADRS	Реквизиты договора и срок его действия
1	2	3	4

7. Наименование документа, определяющего порядок сбора, обработки и анализа полетных данных \_\_\_\_\_

8. Замечания и предложения по совершенствованию организации работы и устранению выявленных недостатков, совершенствованию программного и другого обеспечения: \_\_\_\_\_

9. Количество обработанных полетов с использованием программ экспресс-анализа для ВС, эксплуатируемых в отчитывающейся организации

Тип ВС/тип бортового самописца/тип ADRS	Количество всех полетов, выполненных флотом эксплуатанта ВС/количество обработанных полетов	Процентное соотношение обработанных полетов ко всем полетам, выполненным флотом эксплуатанта ВС	Тип СПО, номер программного обеспечения по реестру СПО	Количество выявленных подтвержденных событий по отказам авиационной техники/технике пилотирования

10. Количество обработанных полетов с использованием программ экспресс-анализа для ВС, не эксплуатируемых в отчитывающейся организации

Тип ВС/бортового самописца/тип ADRS	Количество обработанных полетов	Тип СПО/номер программного обеспечения по реестру СПО	Количество выявленных подтвержденных событий по отказам авиационной техники/технике пилотирования

11. Перечень дополнительно применяемого программного обеспечения и количество обработанных с его использованием полетов

Тип ВС	Наименование программного обеспечения	Тип СПО/номер программного обеспечения по реестру СПО	Количество обработанных полетов

12. Количество обработанных полетов с использованием записи бортовых самописцев звуковой информации для ВС, эксплуатируемых в отчитывающейся организации

Тип ВС/тип бортового регистратора звуковой информации	Количество всех полетов, выполненных флотом эксплуатанта ВС/количество обработанных полетов с использованием записи бортовых самописцев звуковой информации	Процентное соотношение обработанных полетов с использованием записи бортовых самописцев звуковой информации ко всем полетам, выполненным флотом эксплуатанта ВС

13. Количество обработанных полетов с использованием записи бортовых самописцев звуковой информации для ВС, не эксплуатируемых в отчитывающейся организации

Тип ВС/тип бортового регистратора	Количество обработанных полетов/количество обработанных полетов с использованием записи	Процентное соотношение обработанных полетов с использованием записи

звуковой информации	бортовых самописцев звуковой информации	бортовых самописцев звуковой информации к количеству обработанных полетов

14. Все выявленные с использованием полетной информации отказы авиационного изделия и их количество

Тип ВС	Наименование отказов систем или агрегатов ВС	Количество	Характерный признак отказа

15. Количество всех полетов по типам ВС, эксплуатируемых в отчитывающейся организации с перегрузками, превышающими допустимые

Тип ВС	Количество всех полетов, выполненных флотом эксплуатанта ВС/количество обработанных полетов	Количество полетов, выполненных с перегрузками, превышающими допустимые	Процентное соотношение полетов, выполненных с перегрузками, превышающими допустимые, ко всем полетам, выполненным флотом эксплуатанта ВС

16. Количество всех полетов по типам ВС, не эксплуатируемых в отчитывающейся организации с перегрузками, превышающими допустимые

Тип ВС	Количество обработанных полетов	Количество полетов с перегрузками, превышающими допустимые	Процентное соотношение полетов, выполненных с перегрузками, превышающими допустимые, к обработанным полетам

Руководитель ППИ

(подпись)

(расшифровка подписи)

Приложение 9  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

**ЖУРНАЛ**  
**показателей качества полетов**

<div style="border-bottom: 1px solid black; width: 100%; margin-bottom: 5px;"></div> (наименование эксплуатанта ВС)					
<b>Годовая статистика с 1 января по 31 декабря ____ г.</b>					
Количество всех полетов, выполненных флотом эксплуатанта	Количество всех проанализированных полетов	Количество событий уровня 1 зеленый	Количество событий уровня 2 желтый	Количество событий уровня 3 красный	Процентное соотношение проанализированных полетов ко всем полетам, выполненным флотом эксплуатанта
<b>Ежеквартальная статистика</b>					
Квартал	Количество всех проанализированных полетов за квартал	Количество событий уровня 1 зеленый	Количество событий уровня 2 желтый	Количество событий уровня 3 красный	Процентное соотношение всех проанализированных полетов за квартал ко всем выполненным полетам в квартале
I квартал					
II квартал					
III квартал					
IV квартал					
ВСЕГО					
<b>Ежемесячная статистика</b>					
Месяц	Количество всех проанализированных полетов за месяц	Количество событий уровня 1 зеленый	Количество событий уровня 2 желтый	Количество событий уровня 3 красный	Процентное соотношение всех проанализированных полетов за месяц ко всем выполненным полетам в месяце
Январь					
Февраль					
Март					
Апрель					
Май					
Июнь					
Июль					
Август					
Сентябрь					
Октябрь					
Ноябрь					

Декабрь					
ВСЕГО					
<b>Статистика летных событий, обязательных для контроля эксплуатантом ВС</b>					
НАИМЕНОВАНИЕ ВСЕХ СОБЫТИЙ ИЗ СТАНДАРТНОГО ПЕРЕЧНЯ ЛЕТНЫХ СОБЫТИЙ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ДЛЯ КОНТРОЛЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СОБЫТИЯ, ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ЭКСПЛУАТАНТОМ ВС КАК ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ДЛЯ КОНТРОЛЯ И АНАЛИЗА			Количество событий уровня 1 зеленый	Количество событий уровня 2 желтый	Количество событий уровня 3 красный
			Количество подтвержденных событий, подвергшихся контролю и анализу		
N п/п	I квартал				
N п/п	II квартал				
N п/п	III квартал				
N п/п	IV квартал				
ВСЕГО					
<b>Статистика подтвержденных событий по каждому КВС/члену экипажа ВС</b>					
N п/п	Код КВС/члена экипажа ВС	Количество событий уровня 1 зеленый	Количество событий уровня 2 желтый	Количество событий уровня 3 красный	
		Количество подтвержденных событий			
1					
<b>Статистика подтвержденных событий по аэродрому вылета/прилета</b>					
N п/п	КОД АЭРОПОРТА IATA, КОД ИКАО/НАИМЕНОВАНИЕ АЭРОДРОМА (ПЛОЩАДКИ)	Количество событий уровня 1 зеленый	Количество событий уровня 2 желтый	Количество событий уровня 3 красный	
		Количество подтвержденных событий			
ВСЕГО					

Статистика подтвержденных событий по типу ВС или парку ВС				
N п/п	ТИП ВС/ПАРК ВС	Количество событий уровня 1 зеленый	Количество событий уровня 2 желтый	Количество событий уровня 3 красный
		Количество подтвержденных событий		
ВСЕГО				
Статистика других видов контроля и анализа выполненных полетов, определенная эксплуатантом ВС и (или) его СУБП как обязательная для контроля и анализа				
N п/п	ВИДЫ КОНТРОЛЯ	Количество событий уровня 1 зеленый	Количество событий уровня 2 желтый	Количество событий уровня 3 красный
		Количество подтвержденных событий		
Подписи ответственных лиц				
Должность служащего		Фамилия, инициалы	Подпись	Дата
1	Ответственный руководитель по безопасности полетов эксплуатанта ВС (указать)			
2	Ответственный руководитель летной службы эксплуатанта ВС (указать)			
3	Другие лица, определенные эксплуатантом ВС для подписи журнала (указать)			

Приложение 10  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

**ЖУРНАЛ**  
**учета поступлений носителей полетных данных на обработку**

N п/п	Дата и время поступления	Регистрационный знак ВС	Дата посадки	Номер рейса	Замечания по состоянию носителя полетных данных, файла с полетными данными	Носитель полетных данных, сдал (фамилия, собственное имя, отчество (если такое имеется))	Носитель полетных данных, файл данных получил (фамилия, собственное имя, отчество (если такое имеется))	Примечание
		EW-__						

Приложение 11  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

**ЖУРНАЛ**  
**учета отказов и неисправностей авиационных изделий, выявленных при обработке полетных данных**

N п/п	Регистрационный знак ВС	Дата обработки	Дата полета	Номер рейса	Описание отказа	Дата выдачи и номер задания на устранение отказа	Фамилия, собственное имя, отчество (если такое имеется), подпись	
							выдавшего задание	получившего задание
	EW-_____							

Приложение 12  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

**ЖУРНАЛ**  
**выдачи результатов обработки полетных данных**

N п/п	Обработка		Дата полета	Регистрационный знак ВС	Номер рейса	Маршрут полета	Код KBC	Вид обработки полетных данных	Номера достоверных событий	Результаты обработки	
	фамилия, собственное имя, отчество (если такое имеется) исполнителя	дата								дата получения	получатель
				EW-_____							

Приложение 13  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

**РЕЕСТР**

**СПО систем обработки полетных данных, допущенного к использованию в авиационных организациях гражданской авиации**

[illegible]

Приложение 14  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

**ЗАЯВЛЕНИЕ**  
**на выдачу свидетельства на осуществление деятельности по обработке и**  
**первичному анализу полетных данных**

1. Сведения о заявителе: \_\_\_\_\_  
(наименование юридического лица, реквизиты

юридического лица)

2. Планируемое или фактическое начало деятельности по проведению работ по обработке и первичному анализу полетных данных \_\_\_\_\_

3. Руководство организации:  
руководитель эксплуатанта ВС: \_\_\_\_\_  
или ответственный руководитель организации по техническому обслуживанию: \_\_\_\_\_

4. Перечень СПО, используемого ППИ

N п/п	Наименование СПО и его официального разработчика	Тип ВС/тип ADRS/тип бортовых самописцев, для которых предназначено СПО	Реквизиты договора о приобретении	Дата приобретения	Реквизиты приказа Департамента по авиации о возможности использования СПО на предприятиях гражданской авиации
1					

5. Перечень устройств наземной обработки полетной информации, в том числе по определению величины вертикальной перегрузки  $n_y$

N п/п	Наименование системы, устройства наземной обработки полетной информации	Номер	Дата выпуска

6. Данные о численном составе ППИ

Категория персонала	Фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется)	Количество по штатному расписанию	Номер свидетельства авиационного персонала, дата выдачи, продления	Количество, фактически по состоянию на _____ 20__ г.
Руководитель ППИ				
Инженеры				
Техники				

7. Данные о квалификации персонала ППИ

N	Категория	Фамилия,	Образование	Данные о	Стаж работы в	Какие
---	-----------	----------	-------------	----------	---------------	-------

п/п	персонала	собственное имя, отчество (если таковое имеется)		документе по прохождению необходимой подготовки в области сбора, обработки и анализа полетной информации специалистами ППИ	области сбора, обработки и анализа полетных данных	работы выполняет
1	2	3	4	5	6	7

8. Данные по ВС, бортовым самописцам, ADRS, самописцам, определяющим величину вертикальной перегрузки  $n_y$ , и организациям, которым предоставляется сбор, обработка и анализ полетной информации

Тип ВС, двигателя	Кол-во ВС	Тип бортового самописца/тип бортового самописца звуковой информации/тип ADRS	Проведение работ по сбору, обработке и анализу полетных данных (указать): будет или проводится в своих интересах как для эксплуатанта ВС; будет или производится по договору предоставления сбора, обработки и анализа полетных данных (указать наименование организации, в чьих интересах они предоставляются, номер договора и сроки его действия)
1	2	3	4

Руководитель организации \_\_\_\_\_  
(подпись, инициалы, фамилия)  
\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Приложение 15  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

### ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВА НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБРАБОТКЕ И ПЕРВИЧНОМУ АНАЛИЗУ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ

№ п/п	Наименование документа и (или) сведений	Требования, предъявляемые к документу и (или) сведениям
1	Заявление на выдачу свидетельства на осуществление деятельности по обработке и первичному анализу полетных данных	оригинал

2	Учредительный документ (для юридических лиц) или документ, удостоверяющий личность (для физических лиц)	копия
3	Выписка из положения авиационной организации о выполнении функций ППИ другими структурными подразделениями - при отсутствии в структуре организации обособленного ППИ	копия
4	Сведения о структуре и взаимодействии ППИ с другими подразделениями организации	копия
5	Сведения об оснащенности СПО и техническими средствами	копия
6	Сведения о численности и квалификации работников ППИ	копия
7	Перечень ОРД, включая ЭД	копия
8	Перечень работ, выполняемых ППИ	копия
9	Характеристика производственных площадей, используемых для проведения работ	копия

Приложение 16  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_  
(должность служащего)

\_\_\_\_\_  
(подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

**АКТ  
проверки**

В соответствии с приказом руководителя специально уполномоченного органа  
N \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. комиссией в составе:  
Председатель комиссии

\_\_\_\_\_  
(фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется), должность  
служащего)

Члены комиссии:

\_\_\_\_\_  
(фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется), должность  
служащего)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется), должность  
служащего)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется), должность  
служащего)

проведена проверка соответствия требованиям Авиационных правил по

организации сбора, обработки и анализа полетной информации в гражданской авиации, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 4 октября 2024 г. N 99,

\_\_\_\_\_  
(наименование организации, наименование ППИ, если применимо)  
с целью \_\_\_\_\_  
(указать цель проведения процедуры соответствия)  
\_\_\_\_\_.

Заключение:  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.

Председатель комиссии \_\_\_\_\_  
(фамилия и инициалы должностного лица) \_\_\_\_\_ (подпись)

Члены комиссии:

_____	_____
(фамилия и инициалы)	(подпись)
_____	_____
(фамилия и инициалы)	(подпись)
_____	_____
(фамилия и инициалы)	(подпись)

Приложение 17  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

СОГЛАСОВАНО  
\_\_\_\_\_  
(должность служащего)  
\_\_\_\_\_  
(подпись, расшифровка подписи)  
\_\_\_\_.\_\_\_\_.20\_\_\_\_

УТВЕРЖДАЮ  
\_\_\_\_\_  
(должность служащего)  
\_\_\_\_\_  
(подпись, расшифровка подписи)  
\_\_\_\_.\_\_\_\_.20\_\_\_\_

**ПЛАН**  
**корректирующих действий по устранению несоответствий категории "1" и "2",**  
**выявленных в процессе проверки**

\_\_\_\_\_  
(наименование организации, ППИ)

№ п/п	Содержание выявленного несоответствия	Разработанные корректирующие действия по устранению выявленных несоответствий	Руководящие документы, разработанные или доработанные по результатам устранения выявленных несоответствий	Установленный срок устранения выявленных несоответствий	Ответственный исполнитель
1	2	3	4	5	6

Лицо, ответственное за устранение несоответствий (руководитель организации по качеству):

\_\_\_\_\_  
(должность служащего)

\_\_\_\_\_  
(подпись)

\_\_\_\_\_  
(инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_  
(дата)

Приложение 18  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_  
(должность служащего)

\_\_\_\_\_  
(подпись, расшифровка подписи)

\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

**ОТЧЕТ**

**о корректирующих действиях по устранению несоответствий категории "1" и "2", выявленных в процессе проверки**

\_\_\_\_\_  
(наименование организации, ППИ)

N п/п	Содержание выявленного несоответствия	Сроки устранения выявленных несоответствий в соответствии с согласованным планом	Разработанные корректирующие действия по устранению выявленных несоответствий	Доказательные документы, свидетельствующие о полном устранении выявленных несоответствий	Руководящие документы, разработанные или доработанные по результатам устранения выявленных несоответствий	Дата устранения выявленных несоответствий
1	2	3	4	5	6	7

Устранение всех выявленных несоответствий проверено, все выявленные несоответствия устранены.

Лицо, ответственное за устранение несоответствий (руководитель организации по качеству) :

\_\_\_\_\_  
(должность служащего)

\_\_\_\_\_  
(подпись)

\_\_\_\_\_  
(инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_  
(дата)

Приложение 19  
к Авиационным правилам  
по организации сбора,  
обработки и анализа  
полетной информации  
в гражданской авиации

Форма

РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ

Министерство транспорта и коммуникаций

Департамент по авиации

СВИДЕТЕЛЬСТВО  
НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБРАБОТКЕ  
И ПЕРВИЧНОМУ АНАЛИЗУ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ  
N \_\_\_\_\_

1. Настоящим свидетельством удостоверяется, что

\_\_\_\_\_ (наименование эксплуатанта ВС/организации по техническому обслуживанию)

и \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (наименование ППИ)

соответствуют предъявляемым требованиям по обработке и первичному анализу полетной информации на авиапредприятиях гражданской авиации и имеют право осуществлять эксплуатацию устройств наземной обработки полетной информации и проведение работ по обработке и первичному анализу полетных данных с:

1.1. \_\_\_\_\_;  
(тип ВС, бортового самописца полетных данных и звуковой информации, ADRS)

1.2. \_\_\_\_\_.  
(тип ВС, бортового самописца полетных данных и звуковой информации, ADRS)

2. Используемое СПО для обработки полетных данных:

2.1. \_\_\_\_\_;  
(наименование СПО, номер в реестре СПО)

2.2. \_\_\_\_\_.  
(наименование СПО, номер в реестре СПО)

3. Вышеуказанное ППИ зарегистрировано в реестре ППИ авиапредприятий гражданской авиации Республики Беларусь под N \_\_\_\_\_.

4. Срок действия: до \_\_\_\_\_

при условии, что данное свидетельство не аннулировано или не приостановлено.

\_\_\_\_\_  
(подпись)

\_\_\_\_\_  
(расшифровка подписи)

\_\_\_\_\_  
(должностное лицо)

-----