ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
4 октября 2024 г. № 100

О сертификации деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских воздушных судах

На основании части четвертой статьи 6 Воздушного кодекса Республики Беларусь, подпункта 5.9 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь 31 июля 2006 г. № 985, Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Авиационные правила по сертификации деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских воздушных судах (прилагаются).

2. Признать утратившим силу постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 18 декабря 2020 г. № 58 «Об утверждении авиационных правил «Сертификация деятельности эксплуатантов, осуществляющих (планирующих) авиационные перевозки (работы) на гражданских воздушных судах».

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

Заместитель Министра **С.С.Дубина**

СОГЛАСОВАНО
Министерство иностранных дел
Республики Беларусь

Министерство по чрезвычайным
ситуациям Республики Беларусь

Министерство здравоохранения
Республики Беларусь

УТВЕРЖДЕНО

Постановление
Министерства
транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь
04.10.2024 № 100

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
по сертификации деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских воздушных судах

РАЗДЕЛ I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ГЛАВА 1
ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1. Настоящие Авиационные правила разработаны в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации, изложенных в Приложении 6 к Конвенции о международной гражданской авиации,

подписанной 7 декабря 1944 г. в г. Чикаго (далее, если не установлено иное, – Чикагская конвенция) «Эксплуатация воздушных судов», Doc 8335 «Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора» (далее, если не установлено иное, – Doc 8335), Приложении 19 к Чикагской конвенции «Управление безопасностью полетов», части А «Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой» Doc 9734 «Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов».

2. Настоящими Авиационными правилами определяется порядок сертификации деятельности эксплуатантов гражданских воздушных судов, осуществляющих (планирующих осуществление) воздушные перевозки и (или) авиационные работы на гражданских воздушных судах (далее, если не установлено иное, – эксплуатант ВС), который включает:

порядок организации сертификации деятельности эксплуатантов ВС (далее, если не установлено иное, – сертификация), в том числе осуществления контроля за их деятельностью;

требования к эксплуатантам ВС при проведении сертификации и осуществлении воздушных перевозок на гражданских воздушных судах (далее, если не установлено иное, – воздушные перевозки) и (или) авиационных работ на гражданских воздушных судах (далее, если не установлено иное, – авиационные работы);

порядок выдачи необходимых специальных разрешений на виды полетов, на осуществление специализированных операций при выполнении авиационных работ, в том числе разрешения на осуществление специализированных операций с высокой степенью риска при выполнении авиационных работ, и требования к эксплуатантам ВС, соблюдение которых необходимо для получения данных разрешений.

3. Требования настоящих Авиационных правил распространяются на эксплуатантов ВС, эксплуатирующих пилотируемые гражданские воздушные суда.

4. Эксплуатанту ВС для осуществления своей деятельности необходимо пройти процедуру сертификации и получить сертификат эксплуатанта воздушного судна, удостоверяющий соответствие эксплуатанта воздушного судна требованиям, установленным законодательством, в том числе настоящими Авиационными правилами (далее, если не установлено иное, – сертификационные требования), за исключением эксплуатантов воздушных судов, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие летательные аппараты, в том числе планеры, дельтапланы, парапланы, а также воздушные суда любительской конструкции, аэростатические аппараты в некоммерческих целях и гражданские беспилотные летательные аппараты.

ГЛАВА 2
СОКРАЩЕНИЯ, ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

5. Для целей настоящих Авиационных правил используются следующие сокращения (если не установлено иное):

АХР – авиационно-химические работы;
ВПП – взлетно-посадочная полоса;
ВС – гражданское воздушное судно;
МСА – международная стандартная атмосфера;
ОВД – обслуживание воздушного движения;
РЛЭ – руководство по летной эксплуатации;
РПП – руководство по производству полетов;
РРТО – руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания;
УВД – управление воздушным движением;
AAD – отклонения от заданной абсолютной высоты;
ACAS – бортовая система предупреждения столкновений;
AFM – руководство по летной эксплуатации самолета;
APCH – заход на посадку;

APV – схема захода на посадку с вертикальным наведением;

AR – санкционируемое требуемое;

ASE – погрешность системы измерения высоты;

ATS FPL – план полета для ОВД;

CAT I – заход на посадку по категории I;

CAT II – заход на посадку по категории II;

CAT III – заход на посадку по категории III;

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

CDL – перечень отклонений от конфигурации;

CMV – конвертируемая метеорологическая видимость;

CRM – управление ресурсами экипажа;

CVR – бортовой речевой самописец;

CVS – комбинированная система визуализации;

DA – абсолютная высота принятия решения;

DA/H – абсолютная/относительная высота принятия решения;

DH – относительная высота принятия решения;

DME – дальномерное оборудование;

Doc 9284 – Doc 9284 «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху»;

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

EFB – бортовая электронная информационная система;

ELT – аварийный приводной передатчик;

ELT(AD) – автоматический развертываемый ELT;

ELT(AF) – автоматический стационарный ELT;

ELT(AP) – автоматический переносной ELT;

ELT(S) – аварийно-спасательный ELT;

EVS – система технического зрения с расширенными возможностями визуализации;

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

FCOM – руководство летного экипажа по эксплуатации самолета;

FDR – самописец полетных данных;

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

FSTD – тренажерное устройство имитации полета;

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

GBAS – наземная система функционального дополнения;

GLS – система посадки с наземной системой функционального дополнения;

GNSS – глобальная навигационная спутниковая система;

GPWS – система предупреждения о близости земли;

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

HEMS – вертолетная служба скорой медицинской помощи;

HESLO – выполнение полетов с грузом на внешней подвеске;

HHO – вертолетные подъемные операции;

HOFO – выполнение полетов в открытом море;

HUD – коллиматорный индикатор;

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

ICAO – Международная организация гражданской авиации;

IFR – правила полетов по приборам;

IMC – приборные метеорологические условия;

ILS – система посадки по приборам;

LDA – располагаемая посадочная дистанция;

LDP – точка принятия решения о посадке;

LDTA – посадочная дистанция в момент прибытия;

LVO – условия низкой видимости;

LVP – процедуры полетов в условиях низкой видимости;

MCTOM – максимальная сертифицированная взлетная масса;

MDA – минимальная абсолютная высота снижения;

MDA/H – минимальная абсолютная/относительная высота снижения;

MDH – минимальная относительная высота снижения;

MEL – перечень минимального оборудования;

MLS – микроволновая система посадки;

MMEL – типовой перечень минимального оборудования;

MNPS – требования к минимальным навигационным характеристикам;

MOPSC – максимальная эксплуатационная компоновка пассажирских кресел;

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

NPA – неточный заход на посадку;

NVG – очки ночного видения;

NVIS – система визуализации ночного видения;

OCA – абсолютная высота пролета препятствий;

OCA/H – абсолютная/относительная высота пролета препятствий;

OCH – относительная высота пролета препятствия;

OEI – один неработающий двигатель;

PBAOM – эксплуатационный минимум аэродрома, основанный на характеристиках;

PBN – навигация, основанная на характеристиках;

QRH – руководство по действиям, которые экипаж выполняет при том или ином отказе;

RFM – руководство по летной эксплуатации вертолета;

RNAV – зональная навигация;

RNP – требуемые навигационные характеристики;

RTODAH – располагаемая дистанция прерванного взлета (вертолеты);

RTODRH – потребная дистанция прерванного взлета (вертолеты);

RVR – дальность видимости на ВПП;

RVSM – сокращенный минимум вертикального эшелонирования;

SBAS – спутниковая система функционального дополнения;

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

SOP – стандартные эксплуатационные процедуры;

SPO – специализированные операции;

SCPs – отдельные категории пассажиров;

SVS – система синтезированной визуализации;

TDP – точка принятия решения на взлет;

TODA – располагаемая взлетная дистанция;

TODAH – располагаемая взлетная дистанция (вертолеты);

TODRH – потребная взлетная дистанция (вертолеты);

TORA – располагаемая длина разбега;

TVE – суммарная ошибка по высоте;

VIS – видимость;

VMC – визуальные метеорологические условия;

VNAV – вертикальная навигация;

VFR – правила визуального полета;

VOR – всенаправленный ОВЧ-радиомаяк;

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

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

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

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

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

6.3. аспекты человеческого фактора – принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, эксплуатационной деятельности и технического обслуживания в авиации и нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека;

6.4. аэродром (вертодром) базирования – аэродром (вертодром), заявляемый при сертификации в качестве постоянного места базирования ВС эксплуатанта;

6.5. аэродром, пригодный по метеорологическим условиям – аэродром, на котором в течение планируемого времени использования фактические метеорологические условия или прогнозы погоды, или их комбинация указывают на то, что метеорологические условия будут на уровне или более необходимого эксплуатационного минимума аэродрома, и информация о состоянии поверхности ВПП указывает на возможность безопасного выполнения посадки;

6.6. базирование ВС на аэродроме (вертодроме) – основное местонахождение ВС на аэродроме (вертодроме), на котором эксплуатанту ВС предоставлено необходимое обеспечение для производства полетов;

6.7. базовое ВС – ВС с минимальным составом оборудования, необходимого для выполнения взлета, захода на посадку и посадки в предполагаемых условиях;

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

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

6.10. благоприятная обстановка – это:

6.10.1. обстановка, в которой:

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

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

обеспечивается развертывание и (или) возможность проведения поисково-спасательных операций с учетом предполагаемых внешних воздействий и оцененный риск создания угрозы для безопасности людей или имущества на земле является приемлемым;

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

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

6.12. вертопалуба – вертодром, расположенный на плавающей или неподвижной конструкции в открытом море;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.22. запасной аэродром – аэродром, куда может следовать ВС в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку, на котором имеются необходимые виды и средства обслуживания, соответствующие техническим характеристикам ВС, и который находится в рабочем состоянии в ожидаемое время использования;

6.23. заход на посадку по приборам – заход на посадку или посадка с использованием приборов навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам;

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

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

6.26. изолированный аэродром – аэродром пункта назначения, для которого отсутствует запасной аэродром пункта назначения, пригодного для данного типа ВС;

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

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

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

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

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

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

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

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

6.35. критически важная система EDTO – система самолета, отказ или ухудшение работы которой может серьезно повлиять на безопасность полетов с EDTO или непрерывность функционирования которой имеет критическое значение для обеспечения безопасного полета и посадки самолета во время выполнения им полета EDTO;

6.36. критический запас топлива при полетах EDTO – количество топлива, необходимое для полета до запасного аэродрома на маршруте с учетом отказа наиболее ограниченной по времени работы системы в наиболее критической точке на маршруте;

6.37. критические этапы полета (для самолетов) – разбег для взлета, траектория полета при взлете, заход на посадку, уход на второй круг, посадка, включая пробег после посадки, а также любые другие этапы полета, определяемые командиром ВС;

6.38. критические этапы полета (для вертолетов) – руление, зависание, взлет, заход на посадку, уход на второй круг, посадка, а также любые другие этапы полета, определяемые командиром командира ВС;

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

6.40. максимальная масса ВС – максимальная сертифицированная масса ВС;

6.41. медицинский пассажир – лицо из числа медицинских работников, перевозимое на вертолете во время полета HEMS;

6.42. международная стандартная атмосфера – условное вертикальное распределение температуры, давления и плотности воздуха в атмосфере Земли, принятое международной организацией по стандартизации;

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

6.44. навигационная спецификация – совокупность требований к ВС и летному экипажу, необходимых для обеспечения полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках;

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

6.46. неблагоприятная обстановка – это:

6.46.1. обстановка, в которой:

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

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

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

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

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

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

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

6.48. ночь – период времени между концом вечерних гражданских сумерек, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и началом утренних гражданских сумерек, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта;

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

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

6.51. операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1 – операции в соответствии с такими летно-техническими характеристиками вертолета, при которых в случае отказа критического двигателя вертолет способен безопасно продолжить полет до соответствующей посадочной площадки, если только отказ не происходит до достижения TDP или после пролета LDP, когда вертолет способен выполнить посадку в пределах зоны прерванного взлета или посадочной площадки;

6.52. операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2 – операции в соответствии с такими летно-техническими характеристиками вертолета, при которых в случае отказа критического двигателя вертолет способен безопасно продолжить полет до соответствующей посадочной площадки, за исключением случаев такого отказа в начале маневра взлета или в конце маневра посадки, когда может потребоваться выполнение вынужденной посадки;

6.53. операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 – операции в соответствии с такими летно-техническими характеристиками вертолета, при которых в случае отказа двигателя в любой момент полета потребуется выполнение вынужденной посадки;

6.54. определенное место выполнения НВО – определенная зона, в которой вертолет осуществляет подъем людей на борт вертолета с режима висения с помощью подъемного оборудования;

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

6.56. пассажир при выполнении НВО – лицо, перевозимое на борту вертолета, которое было принято на борт вертолета с помощью подъемного оборудования вертолета;

6.57. полет с использованием NVIS – часть полета, которая выполняется ночью по VFR, в течение которого член экипажа ВС использует NVG;

6.58. полет HEMS – полет вертолета, выполняющийся в соответствии со специальными разрешениями, целью которого является оказание неотложной медицинской помощи медицинскими работниками, когда необходима немедленная и быстрая транспортировка:

медицинских работников;

медицинских средств, медицинских изделий и предметов медицинского назначения;

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

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

6.60. полет на выполнение HHO – полет на вертолете, целью которого является подъем лиц с помощью подъемного оборудования вертолета;

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

6.62. пороговое время – установленное государством эксплуатанта ВС расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует специального разрешения выполнения полетов EDTO государством эксплуатанта ВС;

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

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

6.65. программа технического обслуживания – документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех ВС, которых он касается;

6.66. процедуры низкой видимости – процедуры, применяемые в районе аэродрома с целью обеспечения безопасного выполнения полета в условиях низкой видимости;

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

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

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

6.70. расширенные эксплуатационные возможности – дополнительные возможности, позволяющие усовершенствованному ВС использовать более низкие эксплуатационные минимумы аэродрома по сравнению с минимумами для базового ВС, основанные на технических характеристиках систем усовершенствованного ВС, использующих имеющуюся внешнюю инфраструктуру;

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

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

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

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

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

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

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

6.78. система отслеживания ВС – система, осуществляющая слежение за ВС с использованием имеющихся (сохраненных) бортовых технологий, которые поддерживают автоматическую передачу данных о местоположении ВС;

6.79. система посадки GBAS – система захода на посадку и посадки на основе GNSS, являющейся основным источником навигационных данных, усиленная наземной системой функционального дополнения;

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

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

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

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

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

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

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

6.87. стерильность кабины летного экипажа – любой период времени, когда членов летного экипажа ВС не беспокоят или не отвлекают, за исключением вопросов, имеющих важное значение для безопасной эксплуатации ВС или безопасности пассажиров;

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

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

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

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

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

6.93. техническое обслуживание – проведение работ на ВС, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности ВС, двигателя, воздушного винта или соответствующей части, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта;

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

6.95. траектория взлета – траектория ВС в вертикальной и горизонтальной плоскостях с неработающим критическим двигателем от заданной точки взлета до высоты до 450 метров (1500 футов) для самолетов и высоты 300 метров (1000 футов) для вертолетов над земной поверхностью;

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

6.97. усовершенствованное ВС – ВС, оснащенное оборудованием, дополняющим оборудование, необходимое для выполнения базовым ВС взлета, захода на посадку или посадки в конкретных условиях;

6.98. характерная точка до посадки – точка в пределах этапа захода на посадку и посадки, после которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка, характерные точки применяются только в отношении вертолетов, выполняющих операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2;

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

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

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

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

6.103. член экипажа ВС – лицо летного и кабинного экипажей ВС, имеющих действующее свидетельство авиационного персонала, предоставляющее право выполнения обязанностей в составе экипажа на борту ВС, включая стажеров, назначенное эксплуатантом ВС для выполнения определенных служебных обязанностей на борту ВС в течение служебного полетного времени;

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

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

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

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

6.108. эксплуатационные минимумы аэродрома – ограничения использования аэродрома для:

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

посадки при выполнении двухмерных заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП, MDA/H и, при необходимости, параметрами облачности;

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

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

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

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

6.112. AAD – разница между значением абсолютной высоты, передаваемой обзорным ответчиком вторичной радиолокации в режиме С, и заданной абсолютной высотой (эшелоном полета);

6.113. APV – схема захода на посадку по приборам с использованием основанной на характеристиках навигации, предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А;

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

6.115. CDFA – совместимая со схемами захода на посадку в установившемся режиме техника пилотирования на конечном участке захода на посадку по схеме неточного захода на посадку по приборам, осуществляемого с непрерывным снижением, без выравнивания в полете, с абсолютной/относительной высоты, равной абсолютной/относительной высоте в конечной контрольной точке захода на посадку или превышающей эту высоту до точки, расположенной на высоте приблизительно 15 метров (50 футов) над посадочным порогом ВПП, или до точки, с которой начинается маневр выравнивания перед посадкой для данного типа ВС;

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

6.117. CMV – величина, эквивалентная величине RVR, являющаяся производной от сообщенной метеорологической видимости;

6.118. COMAT – материалы эксплуатанта ВС, перевозимые на ВС эксплуатанта для его собственных целей;

6.119. CVS – система индикации изображений, получаемых от EVS и SVS;

6.120. DA или DH – установленная абсолютная, отсчитываемая от среднего уровня моря, или относительная, отсчитываемая от превышения порога ВПП, высота при трехмерном заходе на посадку, на которой начинается уход на второй круг в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку;

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

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

6.123. ELT – общий термин, используемый в отношении оборудования, которое передает отличительные сигналы на заданных частотах, и, в зависимости от вида применения, может срабатывать автоматически в результате удара либо приводиться в действие вручную. ELT могут быть одним из следующих типов:

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

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

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

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

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

6.125. FATO – установленная зона, над которой выполняется конечный этап маневра захода на посадку до режима висения или посадка и с которой начинается маневр взлета, в случаях использования FATO вертолетами, выполняющими операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1, эта зона включает располагаемую зону прерванного взлета;

6.126. FSTD – устройство, с помощью которого на земле имитируются условия полета;

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

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

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

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

6.131. LDA – длина ВПП, объявленная государством аэродрома, как имеющаяся и пригодная для пробега самолета при посадке;

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

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

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

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

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

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

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

6.139. OCA или OCH – минимальная абсолютная, отсчитываемая от среднего уровня моря, или минимальная относительная, отсчитываемая от превышения порога ВПП или, в случае применения схем неточного захода на посадку, от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 метра (7 футов) меньше превышения аэродрома, высота над превышением соответствующего порога ВПП или, в соответствующих случаях, над превышением аэродрома, используемая для обеспечения соблюдения соответствующих критериев пролета препятствий;

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

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

6.142. RNAV – метод навигации, позволяющий ВС выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия наземных или спутниковых навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями автономных

средств или их комбинации. Зональная навигация включает в себя навигацию, основанную на характеристиках, а также другие виды операций, которые не подпадают под определение навигации, основанной на характеристиках;

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

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

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

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

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

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

6.149. TODA – длина доступного разбега для самолетов с добавлением длины полосы (если она предусмотрена на данном аэродроме), которая является свободной от препятствий;

6.150. TODAH – длина конечного этапа захода на посадку и зоны взлета для вертолетов с добавлением длины полосы (если она предусмотрена на данном аэродроме), которая является свободной от препятствий;

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

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

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

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

6.155. V_{EF} – скорость, на которой критический двигатель отказал во время взлета.

ГЛАВА 3
СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА ВС И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ К НЕМУ

7. Сертификат эксплуатанта ВС удостоверяет соответствие эксплуатанта ВС установленным законодательством требованиям.

Сертификат эксплуатанта ВС дает право эксплуатанту ВС осуществлять деятельность в соответствии с условиями и ограничениями, содержащимися в эксплуатационных спецификациях, являющихся неотъемлемой частью сертификата эксплуатанта ВС.

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

9. Сертификат эксплуатанта ВС выдается на срок не более 2 лет и не может быть передан одним эксплуатантом ВС другому.

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

11. Эксплуатант ВС обеспечивает:

безопасное выполнение полетов ВС;

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

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

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

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

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

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

15. Эксплуатационные спецификации включают специальные разрешения, такие как:

специальные аэродромные полеты (короткие взлеты, посадки с ожиданием на ВПП, полеты на изолированный аэродром, выполнение маневров с повышенными углами крена, посадки с малой длиной пробега, посадки с сокращенной посадочной дистанцией);

производство полетов в условиях низкой видимости, в том числе с расширенными эксплуатационными возможностями, обусловленными наличием HUD, EVS, SVS, CVS, системы автоматической посадки при производстве полетов в условиях низкой видимости;

специальные процедуры захода на посадку (заход на посадку по крутой глиссаде, заход на посадку с использованием системы точного контроля на ВПП и системы посадки по приборам, заход на посадку с использованием системы точного контроля на ВПП и средств путевого наведения типа курсового маяка, заход на посадку на основе RNP);

выполнение полетов SET-IMC;

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

выполнение полетов ВС с EDTO;

выполнение полетов ВС с PBN;

выполнение полетов ВС в воздушном пространстве с MNPS, в воздушном пространстве Северной Атлантики между эшелонами полета 285 и 420;

выполнение полетов ВС в воздушном пространстве с RVSM;

выполнение перевозки опасных грузов по воздуху;

выполнение полетов ВС с использованием EFB;

выполнение полетов ВС на десантирование парашютистов или грузов;

выполнение полетов ВС на пилотаж;

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

выполнение полетов вертолетов по VFR ночью с применением NVIS;

выполнение полетов вертолетов в неблагоприятной обстановке и за пределами густонаселенных районов;

выполнение полетов вертолетов на площадки, расположенные в густонаселенных районах;

выполнение полетов вертолетов с осуществлением грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей);

выполнение полетов вертолетов с грузом на внешней подвеске;

выполнение полетов вертолетов на выполнение HHO;

выполнение полетов в целях HEMS;

выполнение полетов вертолетов в открытом море.

16. Выполнение воздушных перевозок и (или) авиационных работ без прохождения сертификации и наличия выданного по ее результатам сертификата эксплуатанта ВС, либо с нарушением требований, предъявляемых к объектам сертификации, не допускаются.

17. Сертификат эксплуатанта ВС с эксплуатационными спецификациями возвращается в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации по истечении срока его действия.

В случае продления срока действия сертификата эксплуатанта ВС выдается новый сертификат эксплуатанта ВС, при этом за ним сохраняется первоначально присвоенный номер.

18. Сертификат эксплуатанта ВС может быть отозван и его действие приостанавливается, либо сертификат эксплуатанта ВС аннулируется в соответствии с пунктами 638–641 настоящих Авиационных правил.

19. При изменении условий эксплуатации ВС эксплуатант ВС информирует об этом специально уполномоченный орган в области гражданской авиации и получает в порядке, установленном настоящими Авиационными правилами, соответствующую эксплуатационную спецификацию.

20. Любые планируемые эксплуатантом ВС изменения разрешенных видов деятельности или утвержденного для использования оборудования требуют внесения изменений в эксплуатационные спецификации.

Для внесения изменений в сертификат эксплуатанта ВС и (или) эксплуатационные спецификации эксплуатант ВС подает заявление в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации с указанием сведений:

об индивидуальном номере сертификата эксплуатанта ВС;

о дате, после которой прекращается срок действия сертификата эксплуатанта ВС;

о данных, содержащихся в сертификате эксплуатанта ВС и (или) эксплуатационных спецификациях, подлежащих изменению.

21. Заявление на внесение изменений в эксплуатационные спецификации с приложением всей необходимой документации при освоении эксплуатантом ВС новых типов ВС, при возникновении необходимости выполнения международных воздушных

перевозок и (или) международных авиационных работ, изменением аэродрома (вертодрома) базирования подается в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации не позднее, чем за один месяц до планируемого срока начала полетов в новых условиях эксплуатации.

Результатом рассмотрения заявления на внесение изменений в эксплуатационные спецификации, связанных с освоением нового типа ВС, выполнением международных воздушных перевозок и (или) международных авиационных работ, изменением аэродрома (вертодрома) базирования является решение о соответствии или несоответствии представленной документации сертификационным требованиям и решение о проведении сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации.

22. В случаях, не предусмотренных пунктом 21 настоящих Авиационных правил, заявление на внесение изменений в эксплуатационные спецификации подается не позднее, чем за десять рабочих дней до планируемого срока начала полетов в новых условиях эксплуатации с указанием предполагаемых видов полетов и специализированных операций для каждого ВС.

Результатом рассмотрения заявления на внесение изменений в эксплуатационные спецификации, не предусмотренные пунктом 21 настоящих Авиационных правил, является принятие решения о переоформлении соответствующих эксплуатационных спецификаций или отказ в их переоформлении, и не требует проведения сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации.

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

ГЛАВА 4
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС

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

24. Эксплуатанты ВС, за исключением эксплуатантов, эксплуатирующих ВС классов «мотодельтаплан», «мотопараплан», «аэрошют» и «свободный аэростат», осуществляют базирование ВС на аэродроме (вертодроме) базирования.

25. Общие требования к эксплуатанту ВС:

эксплуатант ВС обеспечивает эксплуатацию ВС в соответствии с требованиями законодательства в области гражданской авиации, сертификата эксплуатанта ВС и эксплуатационных спецификаций к нему;

каждый полет ВС выполняется в соответствии с положениями РПП;

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

эксплуатант ВС обеспечивает соответствие оборудования ВС, квалификации и подготовки экипажей ВС требованиям для выполнения видов полетов и (или) авиационных работ в соответствии с эксплуатационными спецификациями к сертификату эксплуатанта ВС в регионах предстоящих полетов;

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

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

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

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

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

для каждого типа ВС эксплуатант ВС создает систему контрольных карт для использования членами экипажа ВС на всех этапах полета и в аварийных ситуациях с целью обеспечения выполнения положений руководства по эксплуатации ВС. При оформлении и использовании контрольных карт учитываются аспекты человеческого фактора, последние изменения и обновления документации, полученной от производителя ВС;

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

эксплуатант ВС организовывает подготовку и переподготовку авиационного персонала, связанного с перевозкой опасных грузов по воздуху, которая проводится по утвержденным программам в обучающих организациях, имеющих разрешение на право проведения подготовки и переподготовки лиц, занятых перевозкой опасных грузов, выданное Департаментом по надзору за безопасным ведением работ в промышленности Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь (далее, если не установлено иное, – Госпромнадзор) в соответствии с законодательством об административных процедурах, или в иностранных организациях, имеющих сертификат на право проведения данного вида обучения, признанный (одобренный) в Республике Беларусь, при наличии выданного уполномоченным государственным органом свидетельства о признании документа об образовании, выданного в иностранном государстве, и установлении его эквивалентности (соответствия) документу об образовании Республики Беларусь, если иное не установлено международными договорами Республики Беларусь.

Эксплуатанты ВС, не имеющие специального разрешения на перевозку опасных грузов в качестве груза, обеспечивают прохождение экипажем ВС подготовки и переподготовки в области опасных грузов для приобретения им умения в распознавании незадекларированных опасных грузов, доставленных на борт ВС заказчиками в качестве ручной клади, или грузов, за исключением эксплуатантов, эксплуатирующих:

однодвигательные винтовые самолеты с МСТОМ 5700 кг или менее и MOPSC 5 мест или менее, выполняющих взлет и посадку на том же аэродроме или посадочной площадке днем по VFR;

однодвигательные вертолеты, не относящиеся к ВС сложной конструкции, с MOPSC 5 мест или менее, выполняющих взлет и посадку на том же аэродроме или посадочной площадке днем по VFR;

ВС классов «мотодельтаплан», «мотопараплан», «аэрошют» и «свободный аэростат».

При определении запасных аэродромов эксплуатант учитывает следующее:

запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного ВС может быть аэродром, с которого производится вылет ВС;

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

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

запасным аэродромом пункта назначения может быть аэродром, на котором ВС сможет произвести посадку в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки.

26. Эксплуатант ВС организовывает следующие виды обеспечения полетов ВС:

обеспечение воздушных перевозок;

медицинское;

навигационное (штурманское);

горючими и смазочными материалами;

авиационной безопасности;

метеорологическое;

сбор, обработку и анализ полетной информации;

поисковое и аварийно-спасательное.

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

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

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

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

30. Авиационный персонал эксплуатанта ВС для выполнения своих обязанностей имеет диплом или иной документ о соответствующем образовании и профессиональной подготовке, подтверждающий наличие права на выполнение работ в соответствии с обязанностями.

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

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

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

34. Эксплуатант ВС создает условия для проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих порядок организации и проведения расследования авиационных событий.

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

ГЛАВА 5
ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА ВС

35. Эксплуатант ВС разрабатывает, внедряет и поддерживает систему управления безопасностью полетов, которая содержит:

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

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

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

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

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

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

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

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

непрерывный мониторинг и регулярную оценку эффективности обеспечения безопасности полетов;

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

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

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

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

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

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

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

В случаях, если эксплуатант ВС заключает договор на выполнение работ или оказание услуг на какую-либо часть своей эксплуатационной деятельности с организацией, которая не сертифицирована специально уполномоченным органом в области гражданской авиации на такую деятельность, такая организация гарантирует предоставление доступа работникам специально уполномоченного органа в области

гражданской авиации для контроля соблюдения требований по обеспечению безопасности полетов при выполнении этих работ или услуг.

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

37. Эксплуатант ВС создает, поддерживает и выполняет программу анализа полетных данных, которая интегрирована в систему управления безопасностью полетов, при эксплуатации:

самолетов с МСТОМ более 27000 кг;

самолетов с МСТОМ более 15000 кг с MOPSC более 19 человек, которым индивидуальные сертификаты летной годности впервые будут выданы начиная с 1 января 2027 г. или после этой даты;

вертолетов с МСТОМ более 7000 кг или с MOPSC более 9 человек и оснащенных бортовыми самописцами полетной информации при выполнении воздушных перевозок и (или) авиационных работ.

Требования к программе анализа полетных данных изложены в авиационных правилах, регулирующих организацию сбора, обработки и анализа полетной информации в гражданской авиации.

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

39. Эксплуатант ВС для осуществления своей деятельности и поддержания высокого уровня безопасности полетов имеет в своей структуре минимальный обязательный перечень подразделений и служб, который включает в себя:

летную службу;

инженерно-авиационную службу;

службу безопасности полетов или ответственное лицо по безопасности полетов;

службу авиационной безопасности или ответственное лицо за обеспечение авиационной безопасности;

службу организации воздушных перевозок и (или) авиационных работ или соответствующим образом подготовленное лицо, ответственное за организацию воздушных перевозок и (или) авиационных работ;

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

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

службу навигационного (штурманского) обеспечения или соответствующим образом подготовленное лицо, ответственное за организацию навигационного (штурманского) обеспечения;

подразделение по охране труда или лицо, ответственное за охрану труда.

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

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

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

40. Заявитель (эксплуатант ВС) обеспечивает прохождение процедуры тестирования в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации перед назначением для исполнения обязанностей лиц, ответственных за летную эксплуатацию ВС,

техническое обслуживание ВС, управление безопасностью полетов, перевозку опасных грузов по воздуху и авиационную безопасность.

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

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

ГЛАВА 6
ТРЕБОВАНИЯ К РУКОВОДСТВАМ, ИНЫМ ДОКУМЕНТАМ И ИХ УЧЕТ

43. Заявитель (эксплуатант ВС) разрабатывает и внедряет в своей организации РПП, РРТО и Руководство по СУБП.

РПП утверждается приказом специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

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

Руководство по СУБП утверждается руководителем эксплуатанта ВС и согласовывается специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Эксплуатационная документация в гражданской авиации вводится в действие специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

44. Эксплуатант ВС организует систему получения, доведения и контроля исполнения законодательства в области гражданской авиации до авиационного персонала.

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

45. Положения разрабатываемых эксплуатантом ВС руководств и эксплуатационных инструкций:

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

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

не противоречат условиям, содержащимся в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

46. При разработке РПП эксплуатант ВС руководствуется следующим:

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

РПП поддерживается в актуальном состоянии. Весь авиационный персонал своевременно информируется о внесенных в него изменениях, касающихся выполнения обязанностей авиационного персонала.

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

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

В случае необходимости внесения в РПП каких-либо изменений или дополнений эксплуатант ВС предоставляет их на утверждение в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации.

Эксплуатант ВС при внесении каких-либо изменений или дополнений в эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатанта ВС утверждает необходимые изменения или дополнения в РПП в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации до получения соответствующих изменений или дополнений в эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатанта ВС.

Если в целях безопасности полетов необходимы немедленные изменения или дополнения в РПП, они могут быть опубликованы и использованы эксплуатантом ВС немедленно при условии одновременной подачи запроса на получение соответствующего разрешения в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации.

Эксплуатант ВС включает в РПП все изменения или дополнения, требуемые специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

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

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

Содержание РПП представляется в форме, не вызывающей затруднений в понимании, и учитывает аспекты человеческого фактора;

46.2. РПП содержит следующее:

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

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

часть C – вопросы выполнения полетов при осуществлении коммерческой деятельности, включая инструкции и информацию о маршрутах полетов, районах и аэродромах или посадочных площадках, климатические и географические условия районов и маршрутов полетов;

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

часть E – организация и процедуры обеспечения полетов.

47. Эксплуатант ВС разрабатывает и утверждает в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации MEL и все изменения к нему на основании соответствующего MMEL. При получении запроса на первоначальное утверждение перечня MEL или поправок к нему от эксплуатанта ВС специально уполномоченный орган в области гражданской авиации оценивает каждый элемент перечня MEL или представленных поправок, соблюдение эксплуатантом ВС требований при продлении применимых интервалов устранения категорий неисправностей. При разработке MEL эксплуатант ВС руководствуется следующим:

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

47.2. MEL содержит:

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

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

границы, ограничения и назначения MEL;

перечень минимального оборудования по системам и оборудованиям;

эксплуатационные процедуры;

технические процедуры;

специальные процедуры;

47.3. эксплуатанту ВС необходимо:

установить временные интервалы для устранения неисправности для каждого неисправного прибора, элемента оборудования или функции, которые перечислены

в MEL. Устанавливаемые временные интервалы для устранения неисправности по продолжительности не могут быть более, чем соответствующие интервалы устранения, указанные в MMEL;

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

47.4. эксплуатант ВС с разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации может использовать процедуру однократного продления интервалов устранения неисправности при условии, что:

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

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

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

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

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

47.7. если в MEL не указано иное, эксплуатанту ВС необходимо:

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

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

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

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

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

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

разработан порядок устранения неисправностей приборов или оборудования, определенных в MEL, при первой возможности.

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

тип, государственный и регистрационный знаки ВС;

дату полета или серии полетов;

список членов экипажа ВС;

маршрут полета;

время вылета;

характер полета (регулярный или нерегулярный);

инциденты, замечания (если имеются);

подпись командира ВС;

отметку о прохождении предполетного медицинского осмотра;

иные сведения, при необходимости.

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

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

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

В рабочий план полета ВС включаются следующие сведения:

регистрационный знак ВС;

тип ВС и его модели;

дата полета или серии полетов;

номер рейса;

маршрут полета, включая поворотные пункты и пункты обязательного донесения;

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

безопасные высоты полета, запланированные высоты и эшелоны полета;

расчет топлива и контроль расхода топлива в полете;

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

перерасчет плана полета, измененного в полете;

необходимая метеорологическая информация;

иные сведения, при необходимости.

Если какие-либо сведения, требуемые рабочим планом полета ВС, содержится в ином документе, доступном для экипажа ВС, они могут не указываться в рабочем плане полета.

Порядок использования рабочего плана полета ВС содержится в РПП.

50. Эксплуатант ВС обеспечивает хранение:

50.1. данных, содержащихся в документации по системе управления безопасностью полетов, не менее 5 лет;

50.2. документации с информацией, используемой для подготовки и выполнения полетов и связанных с этим сведений, докладов:

рабочего плана полета (если применяется) – двенадцать месяцев;

извещений для пилотов, документации службы аэронавигационной информации, если они редактируются эксплуатантом ВС – двенадцать месяцев;

документации по массе и центровке, учету заправки топливом и маслом – двенадцать месяцев;

документации о специальных или опасных грузах и письменной информации командиру ВС об опасных грузах (если применяется) – двенадцать месяцев;

сведений о полете для записи подробностей любого события или происшествия, которое командир ВС сочтет необходимым сообщить или записать – двенадцать месяцев;

задания на полет – двенадцать месяцев;

докладов о превышении полетного времени или о сокращении времени отдыха экипажа ВС – двенадцать месяцев;

бортового журнала – тридцать шесть месяцев со дня последней записи;

50.3. документации, содержащей сведения об авиационном персонале:

свидетельств авиационного персонала – в течение всего времени работы у данного эксплуатанта ВС;

сведений об обучении, проверках и квалификации членов экипажа ВС – тридцать шесть месяцев;

данных о предыдущем опыте выполнения полетов – пятнадцать месяцев;

данных о проверках знаний аэродромов и маршрутов – тридцать шесть месяцев;

данных о подготовке к перевозке опасных грузов по воздуху – тридцать шесть месяцев;

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

данных о первоначальной подготовке и проверке – в течение всего времени работы у данного эксплуатанта ВС;

данных о тренировках и проверках по правилам ведения связи – тридцать шесть месяцев;

данных о подготовке командиров ВС и их проверках – тридцать шесть месяцев;

данных о регулярных тренировках и проверках – тридцать шесть месяцев;

данных о квалификации и тренировках по CAT II и CAT III – тридцать шесть месяцев;

данных о подготовке (проверке квалификации) иного авиационного персонала, для которого требуется наличие программы подготовки – в течении периода времени, соответствующему сроку действия проведенной подготовки (проверке квалификации);

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

сведений о служебном полетном времени, времени полета, времени отдыха – пятнадцать месяцев.

51. Эксплуатант ВС формирует летные дела членов летного и кабинного экипажей, личные дела сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров). Летные и личные дела хранятся в летной службе эксплуатанта ВС.

Эксплуатант ВС ведет учет всех тренировок, проверок и квалификации каждого из членов экипажа ВС и обеспечивает доступность записей, указанных в подпункте 50.3 пункта 50 настоящих Авиационных правил, по требованию членов экипажа ВС, которых они касаются.

Эксплуатант ВС обеспечивает хранение информации, используемой для подготовки к полетам, выполнения полетов, записей об обучении авиационного персонала в соответствии со сроками хранения документации, указанными в подпункте 50.3 пункта 50 настоящих Авиационных правил, в случаях, если эксплуатант ВС прекращает эксплуатировать ВС или быть работодателем члена экипажа ВС.

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

ГЛАВА 7
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТУ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

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

53. Эксплуатант ВС организует подготовку авиационного персонала по авиационной безопасности в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующими порядок обучения кадров в области авиационной безопасности.

54. Эксплуатант ВС обеспечивает знание вопросов авиационной безопасности всем его авиационным персоналом в пределах обязанностей.

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

55.1. на всех самолетах, имеющих дверь кабины летного экипажа, обеспечивается возможность ее закрытия и запирания, предусматриваются средства, с помощью которых кабинный экипаж может незаметно уведомить летный экипаж в случае возникновения незаконной деятельности или нарушения безопасности в пассажирской кабине;

55.2. на всех самолетах, выполняющих воздушные перевозки пассажиров, устанавливается защищенная от пробивания пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственного вторжения посторонних лиц дверь кабины летного экипажа, имеющая возможность блокировки и разблокировки с рабочего места каждого пилота, отвечающая требованиям, предъявляемым к летной годности ВС, и попадающих под любую из следующих категорий:

самолеты с MCTOM более 54500 кг;

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

самолеты с MOPSC более 60 мест;

55.3. на всех самолетах, оборудованных дверью в кабину летного экипажа, в соответствии с требованиями, указанными в подпункте 55.2 настоящего пункта, для обеспечения процедур по авиационной безопасности:

дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением случаев, когда лицам, определенным пунктом 124 настоящих Авиационных правил, необходимо войти или выйти из кабины летного экипажа;

установлены средства наблюдения с рабочего места каждого пилота за пространством позади двери кабины летного экипажа с целью опознания лиц, желающих войти, и для обнаружения подозрительных действий или потенциальной угрозы.

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

57. Эксплуатант ВС обеспечивает разработку, внедрение и выполнение программ по подготовке в области авиационной безопасности, которые позволят членам экипажа ВС своевременно предпринимать соответствующие действия по предупреждению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и минимизировать последствия таких событий при их возникновении. При разработке программ подготовки членов экипажа ВС эксплуатант ВС руководствуется требованиями авиационных правил, регулирующих порядок обучения кадров в области авиационной безопасности.

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

Если ВС стало объектом незаконного вмешательства, командир ВС делает попытку в кратчайший срок выполнить посадку на ближайшем приемлемом аэродроме или на специальном аэродроме, определенном специально уполномоченным органом в области гражданской авиации или соответствующим уполномоченным органом

в области авиации государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС или авиационные работы, если обстановка на борту ВС не требует иного.

После совершения акта незаконного вмешательства эксплуатант ВС или командир ВС незамедлительно информирует о таком акте уполномоченные органы в области авиации государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС или авиационные работы и специально уполномоченный орган в области гражданской авиации.

59. Эксплуатант ВС разрабатывает и обеспечивает наличие на всех типах эксплуатируемых им ВС чек-листа предполетной проверки (осмотра) ВС в целях обнаружения посторонних лиц, подозрительных предметов, взрывчатых веществ или других опасных устройств.

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

ГЛАВА 8
ТРЕБОВАНИЯ К ЛЕТНОМУ ЭКИПАЖУ

61. Эксплуатант ВС соблюдает следующие требования, касающиеся летного экипажа ВС:

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

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

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

61.4. все члены летного экипажа ВС имеют действующее свидетельство с соответствующими квалификационными отметками авиационного персонала, отвечающее требованиям авиационных правил, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации, и квалификацию, соответствующую возложенным на них обязанностям;

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

61.6. для определения общего количества типов ВС или их моделей, которые могут эксплуатироваться, и применимых ограничений времени полета и дежурств, а также требований к отдыху для членов летного экипажа ВС, работающих на основе частичной занятости, эксплуатант ВС должен убедиться в том, что будут соблюдены все требования настоящей главы и соответствующие требования авиационных правил, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации, требования к поддержанию профессиональной подготовленности, к нормам продолжительности полетного времени, суммированного рабочего времени при

осуществлении деятельности членом летного экипажа ВС у другого эксплуатанта ВС (эксплуатантов ВС);

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

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

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

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

62.2. командир ВС может делегировать выполнение полета другому пилоту, квалифицированному в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации, при условии соблюдения требований, изложенных в абзацах втором и третьем подпункта 63.2 и в подпункте 63.3 пункта 63 настоящих Авиационных правил;

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

минимальный состав летного экипажа ВС – два пилота при выполнении полетов на всех самолетах с турбовинтовыми двигателями с MOPSC более 9 мест и всех турбореактивных самолетах, за исключением случая, предусмотренного абзацем третьим настоящего подпункта;

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

62.4. особые требования к составу летного экипажа вертолета:

для всех вертолетов с MOPSC более 19 мест и для вертолетов с MOPSC более 9 мест, выполняющих полеты по IFR, минимальный летный экипаж – два пилота;

вертолеты, не относящиеся к вертолетам, указанным в абзаце втором настоящего подпункта, могут эксплуатироваться одним пилотом по IFR или ночью только при условии соблюдения требований, изложенных в пункте 75 настоящих Авиационных правил.

63. Эксплуатант ВС при назначении командира ВС руководствуется следующим:

63.1. пилот квалифицирован как командир ВС в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации, и имеет соответствующие квалификационные отметки в свидетельстве авиационного персонала;

63.2. эксплуатант ВС назначает в качестве командира ВС члена летного экипажа ВС при соблюдении следующих требований:

член летного экипажа ВС имеет минимальный уровень опыта, определенный в РПП;

член летного экипажа ВС имеет соответствующие знания маршрута или района полетов, аэродромов вылета и посадки, запасных аэродромов, оборудования и применяемые процедуры при выполнении полетов;

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

63.3. в случае эксплуатации ВС при осуществлении коммерческой деятельности командир ВС или пилот, которому может быть предоставлено право выполнять полет,

проходит подготовку с целью допуска к самостоятельной работе по маршруту (району полетов) и аэродромам, оборудованию и процедурами, которые применяются. Эти знания маршрута (района полетов) и аэродрома поддерживаются, путем выполнения, как минимум, одного полета по маршруту (району полетов) или на аэродром в течение предыдущих двенадцати месяцев;

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

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

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

64. В случаях, если конструкцией самолета предусмотрено отдельное рабочее место бортинженера (бортмеханика), штурмана, бортрадиста, то в состав летного экипажа ВС включается член летного экипажа ВС, который имеет соответствующую квалификацию в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации, если иное не предусмотрено руководством по эксплуатации ВС.

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

Элементы подготовки по CRM включаются в подготовку на тип или модель ВС и периодическую подготовку.

66. Член летного экипажа ВС при выполнении полетов на самолетах или вертолетах до начала самостоятельных полетов должен пройти специальную подготовку, проводимую эксплуатантом ВС, в следующих случаях:

при переходе на ВС, для которого необходима квалификационная отметка о типе или классе;

после приема на работу к эксплуатанту ВС.

Специальная подготовка, проводимая эксплуатантом ВС, включает изучение установленного на ВС оборудования в соответствии с функциями членов летного экипажа ВС.

67. Для осуществления эксплуатации различных ВС одного класса или типа члены летного экипажа ВС проходят обучение по изучению различий ВС или ознакомление с различиями ВС.

Обучение по изучению различий ВС требует дополнительных знаний и обучения на ВС или соответствующем учебном устройстве и проводится в случаях:

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

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

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

Ознакомление с различиями ВС требует лишь приобретения дополнительных знаний и проводится в случаях:

управления другим вертолетом или самолетом того же типа;

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

Все случаи обязательного прохождения обучения по изучению различий ВС или ознакомление с различиями ВС указываются в РПП.

68. Эксплуатант ВС обеспечивает прохождение каждым членом летного экипажа ВС ежегодных периодических летных и наземных подготовок на эксплуатируемом им типе

или модели ВС, включая подготовку по изучению мест размещения аварийно-спасательного оборудования на борту ВС и его применению.

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

Эксплуатант ВС организовывает прохождение подготовки летными экипажами самолетов:

по изучению влияния состояния ВПП на летно-технические характеристики самолета;

по оценке и порядку предоставления информации о состоянии ВПП.

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

69.1. периодическую подготовку;

69.2. летную проверку для определения или подтверждения квалификации по специальности (Proficiency check) с соблюдением следующего:

в процессе проверки члены экипажа ВС демонстрируют квалификацию и компетентность при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях в составе экипажа ВС;

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

срок действия проверки для пилотов составляет шесть календарных месяцев, для остальных членов экипажа – двенадцать месяцев. На самолетах с летно-техническими характеристиками класса В при эксплуатации днем по VFR, которая осуществляется в течение периода не более восьми последовательных месяцев, достаточно одной проверки. На самолетах с летно-техническими характеристиками класса В проверка осуществляется перед началом коммерческих воздушных перевозок или авиационных работ;

член летного экипажа вертолета, не являющегося ВС сложной конструкции, участвующий в полетах днем и по маршрутам по VFR, может пройти проверку только на одном из соответствующих типов. Проверка проводится каждый раз на том типе вертолета, который последним использовался для проверки квалификации. Соответствующие типы вертолетов, которые могут использоваться для летной проверки эксплуатанта ВС, указываются в РПП;

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

69.3. проверку техники пилотирования и (или) практической работы членов летного экипажа в полете (Line check) с соблюдением следующего:

в процессе проверки члены экипажа ВС демонстрируют компетентность при выполнении действий в процессе выполнения полета, включая предполетные и послеполетные процедуры и использование предоставленного оборудования, а также способности выполнения обязанностей, определенных в РПП. Срок действия проверки составляет двенадцать месяцев;

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

в случае, если летная проверка для определения или подтверждения квалификации по специальности (Proficiency Check), предусмотренная подпунктом 69.2 настоящего пункта, выполнялась на ВС в полете, допускается зачитывать ее как проверку техники пилотирования и (или) практической работы членов летного экипажа в полете (Line check);

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

каждым членом летного экипажа ВС ежегодно на своем рабочем месте проходится подготовка и проверка по аварийным процедурам и использованию всего имеющегося аварийно-спасательного оборудования на борту ВС, а также тренировка по аварийной эвакуации людей с борта ВС;

один раз в три года проводится переподготовка экипажей ВС по аварийным процедурам и использованию всего имеющегося аварийно-спасательного оборудования, по аварийной эвакуации людей с борта ВС, в том числе по тренировке на воде в учреждениях образования Республики Беларусь, иных организациях Республики Беларусь, имеющих сертификат Республики Беларусь, выданный специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, или в иностранных организациях. При наличии в составе экипажа ВС кабинного экипажа переподготовка проводится совместно с летным экипажем;

проверка по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию проводится эксплуатантом ВС и оформляется, как правило, в задании на прохождение сезонной подготовки. Срок действия проверки по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию составляет двенадцать месяцев;

69.5. подготовку по CRM с соблюдением следующего:

элементы подготовки по CRM интегрируются во все соответствующие фазы периодической подготовки;

каждый член летного экипажа ВС проходит специальную модульную подготовку по CRM. Все основные темы подготовки по CRM раскрываются путем равномерного распределения модульных занятий в течение каждого трехлетнего периода;

69.6. тренажерную подготовку в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих организацию и выполнение полетов гражданских ВС.

70. Для осуществления специализированных операций при выполнении авиационных работ и (или) воздушных перевозок пассажиров днем по VFR с одного и того же аэродрома или посадочной площадки и (или) в пределах локальной зоны, установленной специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, однодвигательными самолетами с МСТОМ 5700 кг или менее и MOPSC 5 мест или менее, вертолетами с одним двигателем, не относящимися к ВС сложной конструкции, с MOPSC 5 мест и менее, а также ВС классов «планер», «мотодельтаплан», «мотопараплан», «автожир», «аэрошют», «дирижабль» и «свободный аэростат» эксплуатант ВС руководствуется следующим:

проводится летная проверка каждого члена летного экипажа ВС для определения или подтверждения квалификации и компетентности при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях, включая соответствующие аспекты, связанные со специализированными задачами, указанными в РПП;

в случае эксплуатации по IFR или ночью организовывается соответствующая подготовка для эксплуатации в таких условиях;

срок действия летной проверки для подтверждения квалификации составляет 12 месяцев в дополнение к остатку месяца проведения проверки. Если летная проверка эксплуатантом ВС осуществляется в течение последних трех месяцев срока действия, тогда новый срок действия рассчитывается, начиная с даты окончания срока действия проверки.

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

72. Члены летного экипажа ВС, эксплуатирующие более чем один тип или модель ВС, проходят периодическую подготовку и летную проверку для подтверждения квалификации по специальности применительно к каждому типу или модели ВС.

Соответствующие процедуры и (или) эксплуатационные ограничения указываются в РПП для любой эксплуатации более чем одного типа или модели ВС.

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

все виды подготовок проводятся в соответствии с программами подготовки эксплуатанта ВС, указанными в РПП, авиационным персоналом, квалифицированным в соответствии требованиями авиационных правил, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации;

при разработке и составлении программ подготовки эксплуатант ВС включает соответствующие элементы, определенные в обязательной части данных летной годности. При разработке программ подготовки эксплуатант ВС руководствуется требованиями к уровню знаний обладателю свидетельства авиационного персонала, установленными авиационными правилами, регулирующими порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации;

FSTD способно имитировать ВС, используемое эксплуатантом ВС, в той мере, насколько это практически возможно. Различия между FSTD и ВС описываются и указываются во время брифинга или подготовки;

эксплуатант ВС устанавливает систему для надлежащего мониторинга изменений в FSTD и удостоверяется, что изменения не влияют на соответствие программ подготовки.

К FSTD относятся:

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

FTD – устройство, обеспечивающее реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики ВС определенного класса;

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

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

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

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

74.2. второй пилот может быть заменен:

другим пилотом, имеющим соответствующую квалификацию;

для управления ВС выше эшелона полета FL200 вторым пилотом, если он имеет действующее свидетельство пилота коммерческой авиации (самолет) с правом выполнения полетов по IFR, прошел все виды подготовок и выполнил проверки, предусмотренные требованиями пунктов 69 и 78 настоящих Авиационных правил, кроме требований по подготовке к выполнению взлета и посадки;

74.3. бортинженер (бортмеханик), бортрадист, штурман могут быть заменены в полете членом летного экипажа ВС, который имеет соответствующую квалификацию в соответствии с авиационными правилами, регулирующими порядок осуществления

сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации.

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

75.1. разработаны и включены в РПП программы переучивания и периодической подготовки для выполнения полетов одним пилотом по IFR или ночью;

75.2. пилотом пройдена подготовка в отношении:

выполнения действий при отказе двигателя и в аварийных ситуациях;

использования стандартного и аварийного чек-листов;

ведения связи со службой УВД;

выдерживания процедур вылета и захода на посадку;

управления автопилотом, если применимо;

использования упрощенной полетной документации;

управления ресурсами экипажа с одним пилотом;

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

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

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

проверку инструментального захода на посадку по IFR;

75.5. для выполнения полетов на самолетах ночью пилот:

имеет налет не менее 15 часов ночью;

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

75.6. для выполнения полетов по IFR на вертолетах пилот:

имеет налет по IFR 25 часов в соответствующих условиях, налет на типе вертолета, разрешенного для пилотирования одним пилотом по IFR, 25 часов, из которых 10 часов могут выполняться с инструктором, включая пять полетов по IFR, выполненных с инструктором;

выполнил в течение предыдущих 90 дней на соответствующем типе или модели вертолета пять полетов по IFR, включая три инструментальных захода на посадку, выполненных на разрешенном для такого использования вертолете, и проверку инструментального захода на посадку по IFR в качестве одного пилота на соответствующем типе вертолета, FTD или FFS.

76. Для эксплуатации самолетов или вертолетов в качестве командира ВС эксплуатант ВС разрабатывает и утверждает в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации программу подготовки к выполнению полетов в качестве командира ВС, включающую следующие элементы:

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

летную проверку в качестве командира ВС, проводимую эксплуатантом ВС;

подготовку к выполнению обязанностей командира ВС;

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

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

подготовку по управлению ресурсами экипажа.

77. Перед выполнением самостоятельных линейных полетов член летного экипажа ВС проходит подготовку по CRM.

Подготовку по CRM проводит, как правило, один квалифицированный инструктор по CRM, который может привлекать экспертов по отдельным вопросам.

Если член летного экипажа ВС ранее не проходил теоретическую подготовку по человеческому фактору уровня линейного пилота, то он проходит до или в сочетании с подготовкой по CRM соответствующий специальный теоретический курс, проводимый эксплуатантом ВС, который разработан на основе учебной программы по человеческому фактору для линейного пилота, как это определено требованиями авиационных правил, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации.

78. Эксплуатант ВС при проведении курса обучения и проверки летного состава для осуществления коммерческой деятельности при эксплуатации ВС соблюдает следующее:

78.1. подготовка по CRM является частью процесса подготовки, проводимой эксплуатантом ВС;

78.2. до завершения или прекращения программы переучивания член летного экипажа к выполнению полетов на другом типе или классе ВС не допускается. По мере необходимости, для поддержания летных навыков члены летного экипажа ВС, работающие исключительно на самолетах с летно-техническими характеристиками класса В, могут быть назначены для исполнения своих обязанностей на другие типы самолетов с летно-техническими характеристиками класса В в объеме, необходимом для поддержания летной натренированности;

78.3. количество часов, необходимое члену летного экипажа ВС для курса обучения, проводимого эксплуатантом ВС, должно определяться в соответствии со стандартами квалификации и опыта, указанными в РПП, с учетом имеющихся подготовки и опыта члена летного экипажа ВС;

78.4. член летного экипажа ВС завершил:

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

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

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

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

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

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

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

79.1. командиры ВС, обязанности которых требуют, чтобы они работали с любого пилотского кресла и могли выполнять обязанности второго пилота или обязанности командиров ВС, которые проводят подготовку или проверки, проходят подготовку, подробно описанную эксплуатантом ВС в РПП, проверку и получают допуск к выполнению полетов с любого пилотского кресла;

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

отказ двигателя на взлете;

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

посадка с одним неработающим двигателем;

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

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

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

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

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

80. Эксплуатант ВС при допуске летного состава для эксплуатации более чем одного типа или модели ВС при осуществлении коммерческой деятельности соблюдает следующее (если иное, не предусмотрено пунктом 81 настоящих Авиационных правил):

80.1. процедуры или эксплуатационные ограничения для эксплуатации более чем одного типа или модели ВС при осуществлении коммерческой деятельности указываются в РПП, согласованы специально уполномоченным органом в области гражданской авиации и включают:

минимальный уровень опыта членов летного экипажа ВС;

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

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

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

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

81. При выполнении полетов на самолетах с летно-техническими характеристиками класса В (если они ограничиваются классами самолетов с поршневыми двигателями), пилотируемых одним пилотом в VMC днем, требования, изложенные в подпункте 80.1

пункта 80 настоящих Авиационных правил, не применяются. При выполнении полетов на самолетах с летно-техническими характеристиками класса B (если они ограничены классами самолетов с поршневым двигателем) пилотируемых одним пилотом, требования, изложенные в подпункте 80.2 пункта 80 настоящих Авиационных правил, не применяются.

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

для выполнения воздушных перевозок пассажиров по VFR на расстояние более чем радиус зоны в 90 км (50 морских миль) от аэродрома вылета пилот имеет налет на самолетах не менее 500 часов или действующий инструментальный рейтинг;

для выполнения полетов на многодвигательном самолете по IFR пилот имеет общий налет на самолетах не менее 700 часов, включая 400 часов в качестве командира ВС, из которых 100 часов по IFR и 40 часов на многодвигательных самолетах. 400 часов налета в качестве командира ВС могут быть заменены временем работы в качестве второго пилота в многочленном экипаже в пределах установленной эксплуатантом ВС системы многопилотного экипажа, прописанной в РПП, исходя из расчета – два часа полетного времени в качестве второго пилота за один час в качестве командира ВС;

для выполнения полетов на однодвигательном самолете по IFR пилот имеет общий налет на самолетах не менее 700 часов, включая 400 часов в качестве командира ВС, из которых 100 часов по IFR. 400 часов налета в качестве командира ВС могут быть заменены временем работы в качестве второго пилота в многочленном экипаже в пределах установленной эксплуатантом ВС системы многопилотного экипажа, прописанной в РПП, исходя из расчета – два часа полетного времени в качестве второго пилота за один час в качестве командира ВС;

для выполнения полетов на самолетах с летно-техническими характеристиками класса B днем в VMC требования, изложенные в абзаце втором настоящего пункта, не применяются.

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

для выполнения полетов по IFR пилот имеет общий налет на вертолетах не менее 700 часов, включая 300 часов в качестве командира ВС, из которых 100 часов по IFR. 300 часов налета в качестве командира ВС могут быть заменены временем работы в качестве второго пилота в многочленном экипаже в пределах установленной эксплуатантом ВС системы многопилотного экипажа, прописанной в РПП, исходя из расчета – два часа полетного времени в качестве второго пилота за один час в качестве командира ВС;

для выполнения полетов в VMC ночью пилот имеет действующий допуск к полетам по приборам, налет на вертолетах 300 часов, включая 100 часов в качестве командира ВС и 10 часов ночью в качестве пилота.

ГЛАВА 9
ТРЕБОВАНИЯ К КАБИННОМУ ЭКИПАЖУ

84. Эксплуатант ВС разрабатывает и вносит в РПП порядок формирования кабинного экипажа ВС. При определении численности и состава кабинного экипажа на каждый полет эксплуатант ВС руководствуется следующим:

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

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

количество членов кабинного экипажа, определенное в процессе сертификации ВС в соответствии с действующими эксплуатационными спецификациями к сертификату

эксплуатанта ВС для конкретной конфигурации кабины ВС, используемой эксплуатантом ВС;

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

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

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

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

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

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

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

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

числа перевозимых пассажиров SCPc;

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

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

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

типа и продолжительности выполняемого полета.

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

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

возраст – не менее 18 лет;

отсутствие судимости и положительные результаты проверки анкетных данных;

соответствие требованиям, изложенным в авиационных правилах, регулирующих медицинское обеспечение полетов;

соответствие требованиям, изложенным в авиационных правилах, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации;

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

88. Для членов кабинного экипажа, работающих на основе частичной занятости, эксплуатант ВС определяет, с учетом работы членов кабинного экипажа у другого эксплуатанта(ов) ВС, общее количество типов и моделей эксплуатируемых ВС и применимые ограничения в отношении полетного и служебного времени, а также требования по времени отдыха.

89. Эксплуатанту ВС при организации подготовки и поддержания уровня квалификации членов кабинного экипажа необходимо:

разработать, внести в РПП и внедрить программы подготовки и проверки членов кабинного экипажа к эксплуатации ВС в соответствии с требованиями к уровню знаний обладателя свидетельства бортоператора или бортпроводника, установленными авиационными правилами, регулирующими порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации;

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

обеспечить, чтобы программы подготовки членов кабинного экипажа к эксплуатации ВС учитывали особенности и условия практической деятельности, выполнялись авиационным персоналом, имеющим соответствующую квалификацию по предмету подготовки;

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

обеспечить проведение курса подготовки по CRM и соответствующих учебных модулей инструктором по CRM кабинного экипажа. При интегрировании элементов курса подготовки по CRM в иные программы подготовки членов кабинного экипажа к эксплуатации ВС инструктор по CRM управляет процессом определения и реализации учебного плана;

обеспечить проведение подготовки и проверки по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию.

Подготовка и проверка по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию проводится с соблюдением следующего:

каждым членом кабинного экипажа ВС ежегодно на своем рабочем месте проходится подготовка и проверка по аварийным процедурам и использованию всего имеющегося аварийно-спасательного оборудования на борту ВС, а также тренировка по аварийной эвакуации людей с борта ВС;

один раз в три года совместно с летным экипажем ВС проводится переподготовка экипажей ВС по аварийным процедурам и использованию всего имеющегося аварийно-спасательного оборудования, по аварийной эвакуации людей с борта ВС, в том числе по тренировке на воде в учреждениях образования Республики Беларусь, иных организациях Республики Беларусь, имеющих сертификат Республики Беларусь, выданный специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, или в иностранных организациях;

проверка по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию проводится эксплуатантом ВС и оформляется, как правило, в задании на прохождение сезонной подготовки. Срок действия проверки по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию составляет двенадцать месяцев.

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

90.1. с каждым членом кабинного экипажа проводятся подготовка к эксплуатации конкретного типа ВС или модели типа ВС или переучивание на тип или модель ВС и соответствующие проверки для:

работы в качестве члена кабинного экипажа;

выполнения полетов на типе или модели ВС;

90.2. при разработке программы подготовки к эксплуатации или переучивания на тип или модель ВС эксплуатант ВС включает в нее обязательные элементы для соответствующего типа ВС и его моделей, если таковые имеются, как это определено в обязательной части данных для обеспечения эксплуатации ВС;

90.3. программа подготовки к эксплуатации на тип ВС отвечает следующим требованиям:

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

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

описание ВС, имеющее отношение к обязанностям членов кабинного экипажа;

системы ВС, имеющие отношение к задачам кабинного экипажа;

все установленное оборудование и системы для обеспечения безопасности, касающиеся обязанностей членов кабинного экипажа, конфигурация кабины (количество и расположение кресел членов кабинного экипажа, число пассажирских мест), схема кабины (в том числе внутренняя компоновка, багажные отсеки, верхние багажные полки, шкафы), кухни, туалеты, ознакомление с кабиной летного экипажа (общий вид, кресла пилотов и их механизмы, запасные выходы), места отдыха членов экипажа, их нормальное и аварийное покидание и прочие периферийные отсеки;

типы выходов, их количество, расположение и использование;

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

вспомогательные средства эвакуации такие, как спасательный трап, надувной спасательный трап, авиационный спасательный плот, канат;

аварийно-спасательное оборудование, его размещение и использование;

демонстрацию эксплуатации других выходов, включая форточки кабины летного экипажа;

противопожарное оборудование и систему обнаружения дыма, если они установлены;

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

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

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

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

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

90.4. программы переучивания на модель типа ВС отвечают следующим требованиям:

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

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

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

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

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

вспомогательные средства эвакуации такие, как спасательный трап, надувной спасательный трап, авиационный спасательный плот, канат;

системы ВС, имеющие отношение к задачам членов кабинного экипажа;

все стандартные и аварийные процедуры;

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

обслуживание пассажиров и управление потоком пассажиров;

практическую отработку действий при обнаружении пожара и задымления, включая использование всего противопожарного и защитного оборудования, аналогичного имеющемуся на борту;

процедуры эвакуации с борта ВС;

процедуры при потере работоспособности пилотом;

применимые требования и процедуры авиационной безопасности;

CRM.

91. Эксплуатант ВС организует обучение членов кабинного экипажа по изучению любых различий моделей типов ВС, руководствуясь следующим:

91.1. каждому члену кабинного экипажа в дополнение к обучению в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 90.1 пункта 90 настоящих Авиационных правил, необходимо пройти обучение по изучению различий или ознакомление с различиями в оборудовании или процедурах моделей типов ВС, охватывающее любые различия, и проверку, прежде чем быть назначенным на следующее ВС:

91.1.1. модель типа ВС, которая эксплуатируется в настоящее время;

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

в оборудовании по обеспечению безопасности полета;

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

в стандартных и аварийных процедурах;

91.2. программы подготовки по изучению различий моделей типов ВС:

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

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

91.3. программы подготовки по изучению различий моделей типов ВС и ознакомления с различиями в оборудовании или процедурах моделей типов ВС разрабатываются эксплуатантом ВС и включаются в РПП;

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

92. После завершения подготовки к эксплуатации конкретного типа ВС или модели типа ВС или переучивания на тип или модель ВС каждый член кабинного экипажа проходит проверку навыков в полете на данном типе ВС (стажерский полет).

Проверка навыков в полете на данном типе ВС (стажерский полет) выполняется в соответствии с требованиями, изложенными в авиационных правилах, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации.

93. Для поддержания уровня квалификации членов кабинного экипажа эксплуатант ВС организует проведение с каждым членом кабинного экипажа периодической подготовки и проверки с соблюдением следующего:

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

93.2. элементы подготовки по конкретным типам ВС:

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

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

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

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

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

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

93.3. элементы периодической подготовки эксплуатанта ВС:

93.3.1. ежегодная периодическая подготовка включает:

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

размещение вещей в пассажирской кабине;

процедуры, связанные с загрязнением поверхностей ВС;

аварийные процедуры;

процедуры эвакуации;

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

управление ресурсами экипажа и взаимодействие экипажа;

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

процедуры по обеспечению авиационной безопасности;

процедуры, связанные с выявлением случаев торговли людьми;

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

использование реальной пиротехники или ее имитаторов;

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

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

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

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

93.5. срок действия периодической подготовки и проверки определяется в следующем порядке:

срок действия ежегодной периодической подготовки и проверки составляет 12 месяцев в дополнение к остатку месяца, в котором проводилась периодическая подготовка или проверка;

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

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

94. При возникновении перерыва в полетах у членов кабинного экипажа эксплуатант ВС проводит восстановление квалификации членов кабинного экипажа, руководствуясь следующим:

94.1. в течение предыдущих шести месяцев член кабинного экипажа не выполнял обязанности при выполнении полета на:

94.1.1. всех эксплуатируемых типах и моделях ВС в пределах срока действия последней периодической подготовки и проверки практических навыков в полете. Перед началом выполнения своих обязанностей на борту ВС член кабинного экипажа проходит:

курс подготовки для восстановления квалификации после перерыва в полетах;

проверку практических навыков в полете для каждого типа ВС, которое будет использоваться для работы;

94.1.2. на одном из эксплуатируемых типов или моделей ВС в пределах срока действия последней периодической подготовки и проверки практических навыков в полете. Перед началом выполнения своих обязанностей на типе или модели ВС необходимо на том же типе или модели ВС:

пройти курс подготовки для восстановления квалификации после перерыва в полетах;

пройти проверку практических навыков в полете;

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

94.2. программы подготовки для восстановления квалификации после перерыва в полетах для каждого типа ВС включают, как минимум, следующее:

порядок действий в чрезвычайных ситуациях;

процедуры эвакуации;

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

демонстрацию работы других выходов, включая форточки кабины летного экипажа;

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

94.3. эксплуатант ВС может принять решение о замене курса подготовки для восстановления квалификации после перерыва в полетах на обучение членов кабинного экипажа по изучению любых различий моделей типов ВС, если восстановление обязанностей члена кабинного экипажа начинается в течение срока действия последней периодической подготовки и проверки практических навыков в полете;

94.4. в случае, если такой срок действия последней периодической подготовки и проверки практических навыков в полете истек, восстановление квалификации после перерыва в полетах проводится проведением периодической подготовки и проверки практических навыков в полете на конкретном типе ВС.

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

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

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

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

прошел курс подготовки старшего бортпроводника и выполнил соответствующие проверки.

Курс подготовки старшего бортпроводника включает изучение всех обязанностей и ответственности старшего бортпроводника и содержит, как минимум, следующие элементы:

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

взаимодействие с экипажем ВС и другим персоналом;

эксплуатационные процедуры эксплуатанта ВС и требования законодательства;

порядок сообщений об авиационных происшествиях и инцидентах;

системы сбора данных и требования к представлению информации;

административные задачи, поручаемые эксплуатантом ВС;

человеческий фактор и CRM;

ограничения полетного и служебного времени и требования ко времени отдыха.

Старший бортпроводник кабинного экипажа обеспечивает соблюдение, выполнение и координацию процедур в пассажирской кабине, применяемых в нормальных условиях эксплуатации и при возникновении нештатных и аварийных ситуаций, предусмотренных в РПП и руководстве кабинного экипажа.

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

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

96. При нахождении пассажиров на борту ВС минимальное количество членов кабинного экипажа в соответствии пунктом 85 настоящих Авиационных правил должно находиться в пассажирской кабине.

Количество членов кабинного экипажа может быть уменьшено в следующих случаях:

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

при наступлении непредвиденных обстоятельств, если количество пассажиров на борту уменьшено. В этом случае, после выполнения полета соответствующая информация предоставляется в специально уполномоченный орган гражданской авиации;

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

Для эксплуатации с уменьшенным количеством членов кабинного экипажа эксплуатант ВС определяет в РПП процедуры:

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

назначения старшего бортпроводника в сокращенном составе кабинного экипажа;

назначения, как минимум, одного члена кабинного экипажа на каждые 50 (или части от 50) пассажирских мест в одном салоне ВС;

обеспечения, в случае стандартной наземной эксплуатации на ВС, требующих более одного члена кабинного экипажа, увеличения количества таких членов кабинного экипажа

из расчета один член кабинного экипажа на каждую пару аварийных выходов, находящихся на уровне пола.

Эксплуатанту ВС необходимо:

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

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

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

определить условия, при которых членам кабинного экипажа может быть предоставлен отдых в полете.

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

имеют действующее свидетельство бортоператора или бортпроводника, отвечающее требованиям авиационных правил, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации;

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

носят форму члена кабинного экипажа, установленную эксплуатантом ВС.

98. После завершения членом кабинного экипажа какого-либо курса подготовки и выполнения соответствующей проверки эксплуатанту ВС необходимо:

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

внести обновленные сроки действия, относящиеся к типам и моделям ВС, на которые член кабинного экипажа имеет допуски в свидетельство бортоператора или бортпроводника в порядке, определенном авиационными правилами, регулирующими порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации.

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

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

общие стандартные и аварийные процедуры идентичны.

При проведении подготовки и проверки квалификации членов кабинных экипажей с целью допуска членов кабинного экипажа к эксплуатации более одного типа ВС эксплуатант ВС соблюдает следующее:

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

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

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

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

100.2. члены кабинного экипажа, не имеющие опыта выполнения полетов в качестве одного члена кабинного экипажа, могут быть назначены на такой вид эксплуатации только после того, как они:

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

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

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

обзора требований эксплуатанта ВС и применимых требований законодательства;

соответствующей документации;

отчетности об авиационных происшествиях и инцидентах;

ограничений полетного и служебного времени и требований ко времени отдыха;

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

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

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

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

общие сведения об авиационной медицине и оказанию первой помощи;

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

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

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

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

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

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

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

ГЛАВА 10
ТРЕБОВАНИЯ К СОТРУДНИКУ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ (ПОЛЕТНОМУ ДИСПЕТЧЕРУ)

103. Эксплуатант ВС разрабатывает и включает в РПП метод контроля и наблюдения за производством полетов ВС.

Эксплуатант ВС разрабатывает и включает в РПП программу подготовки сотрудника по обеспечению полетов (полетный диспетчер). Сотрудник по обеспечению полетов

(полетный диспетчер), выполняющий свои обязанности в соответствии с методом контроля и наблюдения за производством полетов, имеет соответствующее свидетельство о подготовке по программе подготовки сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров).

104. К работе не допускается сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер):

104.1. не прошедший программу подготовки, охватывающую все конкретные элементы метода управления и контроля производства полетов;

104.2. не продемонстрировавший эксплуатанту ВС знание:

содержания РПП;

используемого бортового радиооборудования;

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

104.3. не продемонстрировавший эксплуатанту ВС знания подробностей, касающихся полетов, за которые несет ответственность, и районов, в пределах которых уполномочен осуществлять контроль полетов:

сезонных метеорологических условий и источников метеорологической информации;

влияния метеорологических условий на прием радиосигналов используемым бортовым оборудованием;

особенностей и ограничений каждой навигационной системы, которая используется эксплуатантом;

инструкций по загрузке ВС;

104.4. не продемонстрировавший эксплуатанту ВС знания и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера.

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

106. Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) не допускается к работе, если он в течение предыдущих 12 месяцев не совершил в кабине экипажа, по крайней мере, одного квалификационного полета в одном направлении над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять контроль за полетами. Этот полет включает посадки на возможно большем числе аэродромов.

ГЛАВА 11
ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКИМ ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС В ЦЕЛЯХ ВЕРТОЛЕТНОЙ СЛУЖБЫ СКОРОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ, ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПОДЪЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ИСПОЛЬЗОВАНИИ СИСТЕМ ВИЗУАЛИЗАЦИИ НОЧНОГО ВИДЕНИЯ

107. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации ВС HEMS, при проведении ННО, с применением NVIS для эксплуатации специализированного бортового оборудования включает в состав экипажа ВС технических членов экипажа, прошедших соответствующие подготовку и проверку.

108. Эксплуатант ВС допускает технических членов экипажа к выполнению обязанностей если они:

достигли возраста 18 лет;

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

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

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

Для технических членов экипажа, работающих на основе частичной занятости, эксплуатант ВС определяет, с учетом работы технических членов экипажа у другого эксплуатанта(ов) ВС, общее количество типов и моделей эксплуатируемых ВС и применимые ограничения в отношении полетного и служебного времени, а также требования по времени отдыха.

109. Эксплуатант ВС разрабатывает и включает в РПП программы подготовки технических членов экипажа, охватывающие ответственность и обязанности, которые выполняют технические члены экипажа.

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

Все виды подготовок, переучивание для работы на различных типах ВС и проверка для подтверждения квалификации проводятся инструкторами, назначенными эксплуатантом ВС, имеющими соответствующую квалификацию и опыт. Эксплуатант ВС получает разрешение на проведение такими инструкторами видов подготовок и проверок в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации.

110. Подготовка, проводимая с техническими членами экипажа перед первым назначением технического члена экипажа эксплуатантом ВС на должность, включает:

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

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

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

авиационные медицинские аспекты и оказание первой помощи;

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

111. Технические члены экипажа проходят переучивание для работы на различных типах ВС у эксплуатанта ВС, включая соответствующие элементы обучения CRM при переходе к эксплуатации другого типа или модели ВС, если какое-либо оборудование или процедуры отличаются от освоенного типа или модели ВС.

Переучивание для работы на различных типах ВС, проводимое эксплуатантом ВС, включает следующее:

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

стандартные и аварийные процедуры;

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

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

Эксплуатант ВС определяет и указывает в РПП все случаи, когда необходимо проводить такое обучение.

113. Каждый технический член экипажа после завершения подготовки перед началом работы или переучивания для работы на различных типах ВС в качестве технического члена экипажа, задействованного в полетах HEMS, на выполнение НМО или с применением NVIS, выполняет ознакомительные полеты.

114. Каждый технический член экипажа в течение каждого 12-месячного периода проходит периодическую подготовку на эксплуатируемом типе или модели ВС

и оборудовании. Элементы обучения CRM внедряются во все соответствующие этапы периодической подготовки.

Периодическая подготовка включает теоретические и практические занятия.

115. Каждый технический член экипажа, который не выполнял свои обязанности в течение предыдущих шести месяцев, проходит подготовку для восстановления квалификации, указанную в РПП.

Техническому члену экипажа, допущенному к выполнению своих обязанностей на нескольких типах или моделях ВС, но не выполнявшему свои обязанности в течение предыдущих шести месяцев на одном из типов или моделей ВС, перед назначением на такой тип или модель ВС необходимо:

пройти подготовку для восстановления квалификации по соответствующему типу или модели ВС;

выполнить два ознакомительных полета на соответствующем типе или модели ВС.

РАЗДЕЛ III
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ГЛАВА 12
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

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

Летный экипаж ВС по численности и составу отвечает требованиям, указанным в РПП. Численность летного экипажа ВС может быть увеличена по сравнению с минимально необходимой численностью, указанной в руководстве по эксплуатации ВС или в сертификате типа, в тех случаях, когда этого требует тип используемого ВС, вид выполняемого полета и продолжительность полета между двумя пунктами, в которых происходит смена летного экипажа ВС.

Каждый член экипажа ВС обеспечивает надлежащее исполнение своих обязанностей, которые:

имеют отношение к безопасности полетов ВС и лиц на борту ВС;

определены в РПП.

Каждому члену экипажа ВС необходимо:

сообщать командиру ВС обо всех недостатках, отказах, неисправностях или дефектах, которые, по его мнению, могут повлиять на летную годность или безопасность эксплуатации ВС, включая аварийные системы;

сообщать командиру ВС обо всех инцидентах, которые угрожают или могли поставить под угрозу безопасность полета;

оповещать обо всех происшествиях в соответствии с разработанными эксплуатантом ВС требованиями;

соблюдать все ограничения полетного и служебного времени и требования ко времени отдыха, применимые к служебной деятельности;

при исполнении обязанностей, работая более чем у одного эксплуатанта ВС, вести индивидуальный учет полетного и служебного времени, а также периодов времени отдыха в соответствии с применимыми требованиями к ограничению полетного и служебного времени, предоставлять каждому эксплуатанту ВС данные, необходимые для планирования летной деятельности, в соответствии с применимыми требованиями к ограничению полетного и служебного времени.

Каждый член экипажа ВС не вправе выполнять свои обязанности на борту ВС, если:

он находится в состоянии алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических

или других одурманивающих веществ или не может выполнять свои обязанности из-за травмы, усталости, приема лекарственных препаратов, болезни;

не истек соответствующий период времени после глубоководного погружения или сдачи донорской крови;

не выполняются действующие медицинские требования;

у него есть сомнения в своей способности выполнять возложенные на него обязанности;

у него есть опасения в возможном ухудшении своего состояния, при котором выполнение задач и принятие решений может оказать негативное влияние на безопасность полета из-за утомления. Время отдыха должно быть достаточным для восстановления работоспособности в соответствии с применимыми требованиями к ограничению полетного и служебного времени.

117. Командир ВС:

117.1. имеет права, установленные статьей 43 Воздушного кодекса Республики Беларусь, а также вправе:

высадить любое лицо или выгрузить любую часть груза, багажа с борта ВС, которые могут представлять потенциальную опасность для безопасности ВС или находящимся на нем лицам;

отказать в воздушной перевозке находящимся на борту ВС пассажирам, депортируемым лицам или лицам, находящимся под стражей, если их перевозка увеличивает риск для безопасности ВС или находящихся на нем пассажиров;

117.2. при выполнении своих обязанностей для обеспечения высокого уровня безопасности полетов:

отказывает в воздушной перевозке лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения, состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, такой степени, что это может угрожать безопасности ВС или находящимся на нем лицам;

обеспечивает проведение инструктажа пассажиров о расположении и порядке использования соответствующих средств безопасности и аварийного оборудования в аварийной ситуации;

обеспечивает соблюдение всех эксплуатационных процедур и контрольных карт в соответствии с РПП;

запрещает любому члену экипажа выполнение каких-либо действий на критических этапах полета, за исключением исполнения обязанностей, необходимых для безопасной эксплуатации ВС;

принимает решение о вылете ВС с неисправностями в соответствии с CDL или MEL;

выполняет предполетный осмотр ВС;

убеждается в том, что аварийное оборудование расположено на борту ВС и является легкодоступным для быстрого использования;

записывает по окончании полета данные об использовании и все известные или предполагаемые дефекты ВС в бортовом журнале ВС в целях обеспечения дальнейшей безопасности полета;

117.3. обеспечивает, чтобы:

бортовые регистраторы намеренно не отключались или выключались во время полета;

в случае события, отличного от авиационного происшествия или серьезного инцидента, о котором необходимо информировать эксплуатанта ВС и (или) соответствующий компетентный орган, записи данных бортовых регистраторов не были стерты намеренно;

в случае авиационного происшествия или инцидента либо, если орган, проводящий расследование, распорядился сохранить записи бортовых регистраторов, записи бортовых регистраторов не были намеренно стерты (уничтожены, повреждены);

после завершения полета были немедленно отключены бортовые регистраторы и приняты меры для сохранения записей бортовых регистраторов перед покиданием кабины летного экипажа;

117.4. в соответствии с законодательными актами несет ответственность за:

безопасность всех членов экипажа, пассажиров и груза на борту ВС с момента своего прибытия на борт ВС до момента убытия с борта ВС по окончании полета;

эксплуатацию и безопасность ВС, в случае самолетов – с момента начала запуска двигателя (двигателей) до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и его двигатель (двигатели), используемые в качестве основной силовой установки, будут выключены, в случае вертолетов – с момента начала запуска двигателя (двигателей) до полной остановки винтов после окончания полета;

117.5. при возникновении чрезвычайной ситуации, которая требует немедленного решения, выполняет действия, которые он сочтет необходимыми в данных обстоятельствах в интересах безопасности полета. В таких случаях он может не соблюдать правила эксплуатационных процедур и служебных методик для обеспечения безопасности полетов;

117.6. в случае выполнения экипажем ВС в полете маневра для исключения столкновения в воздухе с другим ВС по предупреждению ACAS, предоставляет эксплуатанту ВС соответствующую информацию в письменной форме по окончании полета, в котором произошло событие;

117.7. в случаях угрозы, связанной с птицами, и угрозы столкновения с птицами, командиру ВС необходимо:

в случае потенциально опасной орнитологической обстановки информировать службу ОВД, как только это позволит рабочая нагрузка летного экипажа;

в случае столкновения ВС с птицами, повлекшим значительное повреждение ВС либо потерю или неисправности любой из жизненно важных бортовых систем ВС, по окончании полета, в котором произошло событие, предоставить эксплуатанту ВС соответствующую информацию в письменной форме;

117.8. передает специальное донесение с борта ВС (AIREP), если фактическая эффективность торможения на ВПП не соответствует сообщенной органом УВД эффективности торможения.

118. Командир ВС или пилот, которому делегировано управление ВС, при возникновении чрезвычайной ситуации, которая требует немедленного решения, выполняет действия, которые он сочтет необходимыми в данных обстоятельствах в интересах безопасности полета. В таких случаях он может не соблюдать правила эксплуатационных процедур и служебных методик для обеспечения безопасности полетов.

119. Эксплуатант ВС принимает все необходимые меры для обеспечения выполнения всеми лицами на борту ВС всех законных команд и распоряжений, поступающих от командира ВС, в целях обеспечения безопасности полетов, лиц или груза на борту ВС.

120. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы представители инспекторских органов или члены экипажа ВС, за исключением действующих членов кабинного экипажа, выполняющие свои обязанности в пассажирской кабине:

не воспринимались пассажирами как члены кабинного экипажа;

не занимали рабочие места, принадлежащие членам кабинного экипажа;

не препятствовали работе членов кабинного экипажа.

121. Эксплуатант ВС убеждается, что все члены экипажа могут общаться на одном общем понятном языке.

122. Эксплуатант ВС устанавливает процедуры для руления ВС в целях обеспечения безопасной эксплуатации ВС и повышения безопасности на ВПП.

Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы управление ВС при рулении в зоне движения аэродрома осуществлялось лицом, которое:

является квалифицированным пилотом;

было назначено эксплуатантом ВС и было подготовлено к выполнению руления ВС в рабочей зоне аэродрома, к ведению радиосвязи, получило инструкции по плану аэродрома, маршрутам движения, знакам, разметке, аэродромному освещению, а также

сигналам, инструкциям, фразеологии и процедурам, которыми пользуются для УВД, способно выполнять эксплуатационные стандарты, которые требуются для обеспечения безопасного движения самолетов на аэродроме.

123. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы запуск двигателя(ей) и раскрутка несущего винта вертолета для целей выполнения полета осуществлялись только квалифицированным пилотом или экипажем, которым руководит квалифицированный пилот.

124. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы ни одно лицо, кроме назначенных в полет членов летного экипажа, не было допущено в кабину летного экипажа, кроме случаев, когда такое лицо:

является членом экипажа, включенным в задание на полет;

является представителем инспекторских органов, наделено соответствующими полномочиями и заданием и присутствует в кабине летного экипажа для выполнения своих обязанностей;

допускается в кабину летного экипажа в соответствии с инструкциями, которые содержатся в РПП.

Командир ВС убеждается в том, что:

присутствие в кабине летного экипажа иных лиц не вызывает отвлечение летного экипажа или вмешательства в управление полетом ВС;

все лица, которые находятся в кабине летного экипажа, ознакомлены с соответствующими процедурами безопасности.

Окончательное решение о допуске в кабину летного экипажа принимает командир ВС.

125. Эксплуатант ВС принимает все необходимые меры для предотвращения использования портативных электронных устройств на борту ВС, если это может негативно сказаться на функционировании систем и оборудования ВС.

126. Эксплуатант ВС, в случаях соответствующего запроса, в любое время предоставляет центрам координации поиска и спасания информацию об аварийно-спасательном оборудовании на борту любого своего ВС, выполняющего международные полеты, с указанием количества, типа и цвета надувных авиационных спасательных плотов, жилетов и пиротехники, детальных сведений о средствах для оказания медицинской помощи, наличии запасов воды и продовольствия, а также типах и частоте портативной радиоаппаратуры.

127. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию самолетов с MOPSC более 30 мест над водной поверхностью на расстоянии, соответствующем более 120 минутам полета на крейсерской скорости или более 400 морских миль (740 км), в зависимости от того, что меньше, только в случаях, если самолет сертифицирован для выполнения приводнения.

128. Эксплуатант ВС может выполнять воздушные перевозки военного имущества и вооружения только на основании специального разрешения государства-эксплуатанта ВС и всех других государств, в воздушном пространстве которых будет осуществляться полет.

Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы военное имущество и вооружение размещалось в самолете во время полета в специальном транспортировочном чехле или иной упаковке в недоступном для пассажиров месте. При этом, огнестрельное оружие должно быть разряжено.

Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы до начала полета командир ВС имел подробные сведения о размещении на борту военного имущества и вооружения, подлежащего воздушной перевозке.

129. Эксплуатант ВС принимает все необходимые меры для обеспечения уведомления командира ВС о любом спортивном и (или) охотничьем оружии, боеприпасах на борту ВС.

Если эксплуатант ВС принял решение о перевозке спортивного и (или) охотничьего оружия, он гарантирует, что такое оружие расположено на борту ВС в месте, недоступном для пассажиров во время полета, и является разряженным.

С соблюдением определенных ограничений, боеприпасы для спортивного и (или) охотничьего оружия могут перевозиться в зарегистрированном багаже пассажиров в соответствии с положениями Doc 9284.

130. Несмотря на требования, изложенные в пункте 129 настоящих Авиационных правил, для вертолетов с МСТОМ 3 175 кг и менее, эксплуатируемых днем и выполняющих полет в VMC допускается провозить спортивное и (или) охотничье оружие в доступном во время полета месте при условии невозможности хранения оружия в недоступном для пассажиров месте и установлении эксплуатантом ВС соответствующих процедур такой воздушной перевозки.

131. Эксплуатант ВС принимает все необходимые меры для обеспечения того, чтобы ни один человек в полете не находился в тех местах ВС, которые не предназначены для размещения людей, за исключением соответствующего разрешения командира ВС с целью:

принятия мер, необходимых для обеспечения безопасности ВС или любого лица, животных или груза на борту ВС;

доступа к части ВС, имеющей спроектированную возможность такого доступа к ней во время полета, в которой перевозятся грузы или припасы на борту.

132. Эксплуатант ВС принимает все необходимые меры для обеспечения того, чтобы ни один человек не входил и не находился на борту ВС в состоянии алкогольного опьянения либо состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, чтобы это угрожало безопасности ВС или лиц, находящихся на его борту.

Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы ни один человек из числа членов летного и кабинного экипажей, наземного авиационного персонала не допускался к исполнению своих служебных обязанностей в состоянии алкогольного опьянения либо состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ.

133. Эксплуатант ВС принимает все необходимые меры для обеспечения того, чтобы ни одно лицо, находящееся на борту ВС, не совершало преднамеренных, опрометчивых, небрежных действий или бездействия, способных привести:

к возникновению угрозы ВС или людям на борту ВС;

к возможному созданию психологического дискомфорта на борту ВС.

Эксплуатанту ВС необходимо обеспечить прохождение летным экипажем психологической оценки перед полетом, чтобы определить психологическое состояние и пригодность к выполнению обязанностей в полете, снизить вероятность негативного вмешательства в эксплуатацию ВС.

Учитывая размер, характер и сложность деятельности эксплуатанта ВС, эксплуатант ВС может заменить психологическую оценку перед полетом внутренней оценкой психологических характеристик и пригодности летного экипажа.

134. Эксплуатант ВС при выполнении полетов, не связанных с выполнением авиационных работ, обеспечивает наличие на борту каждого ВС документации, содержащейся в перечне документов, которые должны находиться на борту ВС при выполнении полетов, согласно приложению 1, за исключением случаев, предусмотренных частями второй и третьей настоящего пункта.

При выполнении полетов, не связанных с выполнением авиационных работ, днем по маршрутам по VFR на легких и сверхлегких ВС, которые выполняют взлет и посадку на одном и том же аэродроме или посадочной площадке в течение 24 часов или остаются в пределах локальной зоны, указанной в РПП, следующие документы и данные могут храниться не на борту ВС, а на аэродроме или посадочной площадке:

сертификат по шуму на местности;

разрешение на эксплуатацию бортовых радиостанций ВС;

задание на полет;

бортовой журнал ВС;

NOTAM и сборники аэронавигационной информации;

метеорологическая информация;

уведомление о SCPs и специальных грузах, если применимо;

документация относительно массы и центровки ВС.

В случаях утери, повреждения регистрационного удостоверения, сертификата летной годности ВС, разрешения на эксплуатацию бортовых радиостанций ВС, сертификата по шуму на местности, если применимо, заверенной копии сертификата эксплуатанта ВС, заверенной копии эксплуатационных спецификаций соответствующего типа ВС, выданного вместе с сертификатом эксплуатанта ВС, страховых полисов членов экипажа ВС, инженерно-технического персонала, ВС, ответственности перед третьими лицами эксплуатант ВС может продолжить полет ВС до пункта назначения или места, в котором могут быть предоставлены дубликаты указанных документов.

135. При выполнении каждого полета или серии полетов эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы документы, содержащие информацию, относящуюся к полету и соответствующую выполняемой операции:

оставались на земле;

сохранялись до тех пор, пока с них не будут сделаны копии в месте, где они хранятся, или, если такое копирование невозможно, перевозились в несгораемом контейнере на борту ВС.

Документами, содержащими информацию, относящуюся к полету и соответствующую выполняемой операции, являются:

копия рабочего плана полета, если применимо;

копии соответствующих частей бортового журнала ВС;

документация NOTAM по конкретному маршруту, которую предоставляет эксплуатант ВС;

документация относительно массы и центровки ВС, при необходимости;

уведомление о специальных грузах.

136. При получении запроса от лица в соответствии с полномочиями, предоставленными специально уполномоченным органом в области гражданской авиации или уполномоченным органом в области авиации государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС или авиационные работы, командир ВС в течение разумного срока предоставляет такому лицу документацию, которую необходимо иметь на борту ВС.

137. После авиационного происшествия, серьезного инцидента или происшествия, выявленного органом по расследованию, эксплуатант ВС хранит оригинальные записанные данные в течение 60 дней или до тех пор, пока иное не установит орган по расследованию.

Эксплуатант ВС проводит функциональные проверки и оценки записей FDR, CVR, а также записей состояния линии передачи данных для обеспечения постоянной эксплуатационной надежности регистраторов.

Эксплуатант ВС сохраняет записи за время работы FDR в соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 292 и 333 настоящих Авиационных правил, за исключением случаев, когда в целях тестирования и обслуживания FDR разрешается удаление до одного часа записанного материала самого старого (неактуального) записанного материала на момент тестирования и обслуживания.

Эксплуатант ВС должным образом хранит и постоянно обновляет документацию, содержащую необходимые данные для преобразования необработанных исходных данных FDR в параметры, выраженные в технических единицах.

Эксплуатант ВС предоставляет любые сохранившиеся записи бортовых регистраторов по требованию специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

При расследовании авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих проведение расследования авиационных происшествий и инцидентов, записи CVR не раскрываются или

используются, за исключением обеспечения работоспособности CVR, если не выполнены следующие условия:

установлена процедура, связанная с обработкой записей CVR и их расшифровкой;

все заинтересованные члены экипажа ВС и авиационный персонал по техническому обслуживанию выразили свое согласие;

они используются только для поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

В случае, когда записи CVR проверяются для обеспечения работоспособности CVR, эксплуатант ВС обеспечивает конфиденциальность записей CVR. Записи CVR не расшифровываются и не используются для других целей, кроме как проверки обеспечения исправности CVR.

Записи FDR или записи канала передачи данных могут использоваться в целях, отличных от расследования авиационного происшествия или серьезного инцидента, подлежащих обязательному сообщению, если только такие записи используются эксплуатантом ВС в целях поддержания летной годности ВС или используются в рамках процедур по безопасности полетов.

138. Перевозки опасных грузов по воздуху осуществляются в соответствии с положениями Приложения 18 к Чикагской конвенции и Doc 9284 и авиационными правилами, регулирующими перевозку опасных грузов гражданскими ВС.

Право перевозить опасные грузы имеет эксплуатант ВС, получивший специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Специальное разрешение на перевозку опасных грузов по воздуху не требуется, если:

опасные грузы, в том числе относящиеся к COMAT, не подпадают под действие положений Doc 9284;

опасные грузы перевозятся пассажирами, членами экипажа либо находятся в багаже в соответствии с частью восьмой Doc 9284.

Требования к эксплуатантам ВС, которые не имеют специального разрешения на перевозку опасных грузов в качестве груза, установлены авиационными правилами, регулирующими перевозку опасных грузов гражданскими ВС.

139. Эксплуатант ВС при осуществлении слежения за полетами ВС руководствуется следующим:

139.1. создает и поддерживает в рабочем состоянии в качестве части системы для осуществления оперативного контроля за полетами систему слежения за ВС, если они выполняются следующими ВС:

самолетами с MCTOM более 27000 кг, с MOPSC более 19 мест, которые впервые получили сертификат летной годности до 16 декабря 2018 г. и оборудованы возможностью предоставления сведений о местоположении ВС дополнительно к обзорному ответчику вторичной радиолокации;

самолетами с MCTOM более 27000 кг, с MOPSC более 19 мест, которые впервые получили сертификат летной годности 16 декабря 2018 г. или после этой даты;

самолетами с MCTOM более 45500 кг, которые впервые получили сертификат летной годности 16 декабря 2018 г. или после этой даты;

139.2. полеты ВС отслеживаются от взлета до посадки с интервалами времени, не превышающими 15 минут, кроме случаев, когда запланированный маршрут или запланированные маршруты отклонения полностью включались в районы выполнения полетов, в которых:

обеспечивается служба наблюдения ОВД, которая поддерживается системами наблюдения УВД, обнаруживающими ВС через определенные промежутки времени с соответствующей продолжительностью;

эксплуатант ВС предоставил уполномоченному органу по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения необходимую контактную информацию;

139.3. разрабатывает:

программы подготовки сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) или другого персонала, назначенного эксплуатантом для контроля и наблюдения за полетами, по вопросам правил и процедур слежения за ВС;

процедуры мониторинга представления автоматических донесений о местоположении ВС, включая меры, предпринимаемые в случае пропущенного донесения о местоположении;

139.4. эксплуатационные процедуры для мониторинга информации, относящейся к слежению за ВС, содержатся в разделе 10 «Слежение за полетами» тома III «Правила эксплуатации воздушных судов» Doc 8168 «Производство полетов воздушных судов».

140. Эксплуатанту ВС, от которого требуется предоставлять информацию о местоположении ВС, терпящего бедствие, необходимо руководствоваться следующим:

140.1. эксплуатанту ВС следует:

обеспечить автоматическое обновление данными о местоположении ВС, терпящего бедствие, хранилище данных о местоположении терпящих бедствие ВС (LADR), которые поступают с ВС, находящегося в состоянии бедствия;

разработать программы подготовки сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) или другого персонала, назначенного эксплуатантом для контроля и наблюдения за полетами по вопросам использования услуг и функций системы автономного слежения за терпящим бедствие ВС;

разработать и внедрить процедуры мониторинга информации, получаемые от системы автономного слежения за терпящим бедствие ВС, в том числе меры, которые необходимо предпринимать в случае уведомления о состоянии бедствия;

разработать и внедрить процедуры использования летным экипажем функции ручного включения;

140.2. надежными и автоматическими средствами для точного определения местоположения точки окончания полета в случае авиационного происшествия, в результате которого произошло сильное повреждение самолета, оборудованы следующие самолеты:

все самолеты с MCTOM более 27000 кг, с MOPSC более 19 мест, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2024 г. или после этой даты;

все самолеты с MCTOM более 45500 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2024 г. или после этой даты;

140.3. самолеты, указанные в подпункте 140.2 настоящего пункта, с 1 января 2025 г. должны быть оборудованы надежными и автоматическими средствами, способными ежеминутно передавать информацию для определения их местоположения.

ГЛАВА 13
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС, ОСНАЩЕННЫХ ДВИГАТЕЛЯМИ

141. Эксплуатант ВС при использовании услуг ОВД руководствуется следующим:

141.1. обеспечивает, чтобы:

ОВД соответствующего воздушного пространства и применимые правила полетов использовались для всех полетов, когда это применимо;

эксплуатационные инструкции во время полета, касающиеся изменений в ATS FPL, согласовывались с соответствующим подразделением ОВД до передачи измененного ATS FPL на борт ВС;

141.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 141.1 настоящего пункта, использование ОВД не требуется при условии, что это не предусмотрено требованиями законодательства по использованию воздушного пространства для:

эксплуатации ВС, не относящихся к ВС сложной конструкции, по VFR днем;

вертолетов с MCTOM 3175 кг или менее, эксплуатируемых днем на маршрутах в VMC;

локальной эксплуатации вертолетов, осуществляемой в целях обеспечения поддержки работы поисково-спасательной службы.

142. Эксплуатант ВС принимает меры к тому, чтобы полет не начинался или не продолжался, пока он на основании сведений, предоставляемых в пункте вылета или во время полета ВС в виде официальной информации, публикуемой службами аэронавигационной информации, либо получаемой из других легкодоступных источников не удостоверится в том, что воздушное пространство, в пределах которого проходит предполагаемый маршрут от аэродрома вылета до аэродрома прибытия, включая предполагаемые аэродромы вылета, назначения и запасные аэродромы на маршруте, может безопасно использоваться для производства полетов.

В тех случаях, когда полет предполагается выполнять над зонами конфликтов или в непосредственной близости от них, проводится оценка риска и принимаются соответствующие меры по снижению риска для обеспечения безопасности полетов. Инструктивный материал по оценке риска для эксплуатантов ВС, выполняющих полеты над зонами конфликтов или в непосредственной близости от них, содержится в Doc 10084 «Руководство по оценке риска при выполнении полетов гражданскими воздушными судами над зонами конфликтов».

Эксплуатант ВС разрабатывает и внедряет процедуры передачи сообщений о любых неполадках, замеченных во время полетов, в работе наземных и (или) водных средств, необходимых для обеспечения полета, безопасной эксплуатации ВС и защиты пассажиров, органу аэронавигационного обслуживания.

Эксплуатант ВС, действуя в рамках своей системы управления безопасностью полетов, проводит оценку обеспечиваемого аварийно-спасательной и противопожарной службой (RFFS) уровня защиты на аэродроме пункта назначения и запасном аэродроме для того, чтобы убедиться в том, что для самолета, предполагаемого к использованию, обеспечивается приемлемый уровень противопожарной защиты.

При использовании аэродромов или посадочных площадок эксплуатант ВС руководствуется следующим:

аэродромы или посадочные площадки соответствуют типу ВС и виду планируемой эксплуатации ВС;

не разрешается использование посадочных площадок самолетами, относящимися к ВС сложной конструкции, за исключением самолетов с МСТОМ 5700 кг или менее, которые могут использовать посадочные площадки согласно руководству по эксплуатации ВС.

143. Эксплуатанту ВС для использования изолированного аэродрома в качестве аэродрома назначения для самолетов необходимо получить специальное разрешение в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 391 настоящих Авиационных правил.

144. Эксплуатант ВС рассматривает аэродром как пригодный к эксплуатации, если в планируемое время его использования аэродром приемлем, оборудован необходимыми службами обеспечения, такими как ОВД, достаточным светотехническим и связным оборудованием, метеорологическим обслуживанием, навигационными средствами и аварийными службами.

145. Эксплуатант ВС устанавливает эксплуатационные минимумы аэродрома для каждого планируемого к использованию аэродрома вылета, назначения или запасного.

При установлении эксплуатационных минимумов аэродрома эксплуатант ВС принимает во внимание следующее:

тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости ВС;

состав, уровень подготовки и опыт летного экипажа;

размеры и характеристики ВПП (зон конечного этапа захода на посадку и взлета), которые могут быть выбраны для использования;

пригодность и эффективность имеющихся визуальных и невизуальных наземных средств;

бортовое оборудование ВС для навигации и (или) контроля траекторий полета при взлете, заходе на посадку, маневрировании, посадке и уходе на второй круг;

высоты прохода над препятствиями, препятствия на заходе на посадку, при уходе на второй круг и в зонах набора высоты, необходимых для выполнения действий в нештатных ситуациях;

ОСА/Н для схем захода на посадку по приборам;

характеристики аэродрома и доступное аэронавигационное обслуживание;

средства для определения и сообщения метеорологических условий;

минимумы, которые могут быть установлены государством аэродрома;

условия, предписанные в эксплуатационных спецификациях, включая любые специальные разрешения для LVO;

процедуры захода на посадку по приборам.

Эксплуатант ВС указывает в РПП метод определения эксплуатационных минимумов аэродрома.

Эксплуатационные минимумы аэродрома для конкретных схем захода на посадку и посадки используются эксплуатантом ВС только при условии соблюдения всех следующих условий:

указанное на схеме в навигационной карте наземное оборудование, необходимое для выполнения захода на посадку по планируемой схеме, находится в рабочем состоянии;

бортовые системы самолета, необходимые для выполнения захода на посадку по планируемой схеме, находятся в рабочем состоянии;

соблюдены летно-технические характеристики ВС;

экипаж ВС имеет соответствующую квалификацию.

Эксплуатант ВС учитывает, что ОСА отсчитывается от среднего уровня моря, а ОСН – от превышения порога ВПП или, в случае применения схем неточного захода на посадку, от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 метра (7 футов) меньше превышения аэродрома. Относительная ОСН для схемы захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения аэродрома. При одновременном использовании понятий ОСА и ОСН применяется форма «минимальная абсолютная/относительная высота снижения» и сокращение «ОСА /Н».

146. Эксплуатант ВС при определении техники выполнения захода на посадку самолетами руководствуется следующим:

146.1. все маневры захода на посадку выполняются как стабилизированные заходы, за исключением принятых специально уполномоченным органом в области гражданской авиации конкретных заходов на посадку на конкретную ВПП;

146.2. система неточного захода на посадку:

146.2.1. методика CDFA применяется для всех неточных заходов на посадку. CDFA с консультативным наведением VNAV, рассчитываемым бортовым оборудованием, считается трехмерным заходом на посадку по приборам. CDFA с расчетом требуемой вертикальной скорости снижения вручную считается двухмерным заходом на посадку по приборам. Дополнительная информация, касающаяся CDFA, содержится в Doc 8168 «Производство полетов воздушных судов». На конечном участке захода на посадку по схеме NPA с последующим заходом на посадку по кругу техника пилотирования по CDFA применяется до достижения минимума захода на посадку по кругу (ОСА/Н полета по кругу) или абсолютной/относительной высоты визуального маневра в полете;

146.2.2. при наличии специального разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации допускается использовать другую методику захода на посадку для конкретной комбинации маневра захода на посадку и конкретной ВПП.

147. При использовании схем вылета и захода на посадку по приборам эксплуатант ВС руководствуется следующим:

147.1. используются процедуры вылета и захода на посадку по приборам, которые установлены государством аэродрома;

147.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 147.1 настоящего пункта, командир ВС может принять разрешение диспетчера УВД и отклониться от официальных

маршрутов вылета или прибытия при условии неукоснительного выполнения критериев пролета препятствий и полного учета конкретного эксплуатационного режима. В любом случае, окончательный заход ВС на посадку выполняется визуально или по приборам в соответствии с установленной процедурой;

147.3. эксплуатант ВС может использовать процедуры, которые отличаются от указанных в подпункте 147.1 настоящего пункта, для конкретного аэродрома при условии, что они были разрешены государством аэродрома, и содержатся в РПП;

147.4. для классификации заходов на посадку по приборам исходя из расчетных наиболее низких эксплуатационных минимумов, менее которых заход на посадку продолжается только при визуальном контакте с ориентирами, учитывается следующее:

147.4.1. заход на посадку по приборам типа А – минимальная относительная высота снижения или минимальная относительная высота принятия решения составляет 75 метров (250 футов) или более;

147.4.2. заход на посадку по приборам типа В – относительная высота принятия решения составляет менее 75 метров (250 футов). Заходы на посадку по приборам типа В подразделяются на следующие категории:

CAT I – точный заход на посадку и посадка с использованием ILS, MLS, GLS, радиолокационной станции точного захода на посадку или GNSS с SBAS с DH не менее 60 метров (200 футов) и при видимости не менее 800 метров, либо при RVR не менее 550 метров для самолетов и 500 метров для вертолетов;

CAT II – точный заход на посадку и посадка с использованием ILS или MLS с DH менее 60 метров (200 футов), но не менее 30 метров (100 футов) и RVR не менее 300 метров;

CAT III – точный заход на посадку и посадка с использованием ILS или MLS с DH менее 30 метров (100 футов) или без ограничений по DH и RVR менее 300 метров или без ограничения по дальности видимости на ВПП;

147.4.3. если DH и RVR подпадают под разные категории, то заход на посадку и посадка по приборам будут выполняться в соответствии с требованиями самой жесткой категории (полет с DH в диапазоне CAT II, но при RVR в диапазоне CAT I будет рассматриваться как полет по CAT II; полет при RVR в диапазоне CAT II, но с DH в диапазоне CAT I будет рассматриваться как полет по CAT II);

147.4.4. методы выполнения захода на посадку по приборам:

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

трехмерный заход на посадку по приборам с использованием как бокового, так и вертикального навигационного наведения. Боковое и вертикальное навигационное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо наземного радионавигационного средства, либо выдаваемых компьютером навигационных данных наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса этих средств;

147.4.5. инструктивный материал по классификации заходов на посадку применительно к заходам на посадку по приборам и связанным с ними схемам, ВПП и навигационным системам содержится в Doc 9365 «Руководство по всепогодным полетам»;

148. В случаях, если для выполнения полета требуется PBN, эксплуатант ВС гарантирует, что:

соответствующее утверждение для навигационной спецификации PBN было указано в руководстве по эксплуатации ВС или в другом документе, который был утвержден специально уполномоченным органом в области гражданской авиации в рамках оценки летной годности или на основе оценки летной годности;

ВС эксплуатируется в соответствии с навигационными спецификациями и ограничениями, указанными в руководстве по эксплуатации ВС или ином документе, который был утвержден специально уполномоченным органом в области гражданской авиации в рамках оценки летной годности или на основе оценки летной годности.

Эксплуатант учитывает, что в случаях, если для выполнения полета требуется PBN, навигационная спецификация PBN подразделяется на:

RNAV – навигационная спецификация, основанная на зональной навигации, которая не включает требование к контролю за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемых префиксом RNAV;

RNP – навигационная спецификация, основанная на зональной навигации, которая включает требование к контролю за выдерживанием и выдачей предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемых префиксом RNP.

149. Эксплуатант ВС устанавливает соответствующие эксплуатационные процедуры вылета, прибытия, захода на посадку для каждого типа самолета, за исключением полетов по VFR на самолетах, не относящихся к ВС сложной конструкции, принимая при этом во внимание необходимость минимизации влияния авиационного шума.

Процедуры вылета, прибытия, захода на посадку для каждого типа самолета обеспечивают приоритет безопасности полетов над проблемой снижения шума, являются простыми и безопасными в эксплуатации без значительного увеличения рабочей нагрузки на экипаж на критических этапах полета.

150. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы процедуры вылета и посадки вертолетов учитывали необходимость минимизации влияния шума от вертолета.

Процедуры вылета и посадки вертолетов обеспечивают приоритет безопасности полетов перед проблемой снижения шума, являются простыми и безопасными в эксплуатации без значительного увеличения рабочей нагрузки на экипаж на критических этапах полета.

151. Эксплуатант ВС при выборе маршрутов и районов эксплуатации руководствуется следующим:

151.1. эксплуатация ВС осуществляется только по маршрутам или в пределах районов, для которых:

космические объекты, наземные средства и службы, в том числе метеорологические службы, задействованные для обеспечения полетов ВС, приемлемы для проведения плановой эксплуатации;

летно-технические характеристики ВС приемлемы для соблюдения минимальных требований относительно высоты полета;

оборудование ВС соответствует минимальным требованиям для проведения запланированной эксплуатации;

доступны соответствующие карты и диаграммы;

151.2. эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы полеты ВС на маршрутах или в районах авиационных работ выполнялись с учетом всех действующих ограничений, установленных уполномоченными органами в области авиации государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС или авиационные работы;

151.3. требования, изложенные в абзаце втором подпункта 151.1 настоящего пункта, не применяются при выполнении полетов по VFR днем на ВС, не относящихся к ВС сложной конструкции, для которых один и тот же аэродром или посадочная площадка является одновременно местом взлета и посадки.

152. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы эксплуатация однодвигательных самолетов проводилась только на маршрутах или в районах, где есть площадки, пригодные для выполнения безопасной вынужденной посадки, за исключением случаев, когда эксплуатант ВС осуществляет SET-IMC в соответствии со специальным разрешением специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

153. При эксплуатации вертолетов эксплуатант ВС обеспечивает следующее:

при осуществлении вертолетами операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 подобраны площадки, пригодные для выполнения безопасной вынужденной посадки, за исключением случая, если вертолет имеет специальное разрешение на эксплуатацию в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 272 настоящих Авиационных правил;

при осуществлении вертолетами, выполняющими полеты «прибрежного транзита», операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3, РПП содержит процедуры, устанавливающие ширину прибрежных операций в соответствии с характеристиками установленного оборудования и высоты полета с условием выполнения безопасной вынужденной посадки.

154. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации ВС без специального разрешения эксплуатации с EDTO руководствуется следующим:

154.1. эксплуатант ВС не вправе эксплуатировать самолеты с двумя двигателями без специального разрешения на выполнение полетов ВС с EDTO специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, указанного в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС, если какая-либо точка на маршруте полета расположена на рассчитанном в МСА и в штилевых условиях и крейсерской скорости полета расстоянии до запасного аэродрома, превышающем следующие значения:

154.1.1. для самолетов с летно-техническими характеристиками класса А:

с MOPSC 20 мест и более расстояние, соответствующее 60 минутам полета с OEI на крейсерской скорости, определяемой с учетом требований, изложенных в подпункте 154.3 настоящего пункта;

с MOPSC 19 мест или менее расстояние, соответствующее 120 минутам полета;

в случае самолетов с турбореактивными двигателями расстояние, соответствующее не более 180 минутам полета на крейсерской скорости с OEI, которая определяется с учетом требований, изложенных в подпункте 154.3 настоящего пункта;

154.1.2. для самолетов с летно-техническими характеристиками классов В или С расстояние, соответствующее 120 минутам полета на крейсерской скорости с OEI, определяемой с учетом требований, изложенных в подпункте 154.3 настоящего пункта или 300 морских миль, в зависимости от того, что меньше;

154.2. при определении классов самолетов в зависимости от летно-технических характеристик учитывается следующее:

самолеты с летно-техническими характеристиками класса А – многодвигательные самолеты, оснащенные турбовинтовыми двигателями, с MOPSC более 9 мест или максимальной взлетной массой более 5700 кг и все многодвигательные турбореактивные самолеты;

самолеты с летно-техническими характеристиками класса В – самолеты, оснащенные винтовыми двигателями, с MOPSC 9 или менее и максимальной взлетной массой 5700 кг или менее;

самолеты с летно-техническими характеристиками класса С – самолеты, оборудованные поршневыми двигателями, с MOPSC более 9 мест или максимальной взлетной массой более 5700 кг;

154.3. эксплуатант ВС определяет крейсерскую скорость полета самолета для расчета максимального расстояния до подходящего аэродрома для каждого типа или модели эксплуатируемых двухдвигательных самолетов. При этом данная скорость не может превышать максимальную эксплуатационную скорость, которую может выдерживать самолет с одним неработающим двигателем;

154.4. эксплуатант ВС включает в РПП следующие данные, относящиеся к каждому типу или модели ВС:

рассчитанная крейсерская скорость с OEI;

рассчитанное максимальное расстояние от соответствующего аэродрома;

154.5. для получения специального разрешения самолетам с летно-техническими характеристиками класса А, имеющим два газотурбинных двигателя, эксплуатант ВС предоставляет подтверждение того, что:

установлены процедуры планирования и обеспечения полетов;

разработаны и включены в программу технического обслуживания ВС специальные инструкции по техническому обслуживанию ВС и процедуры для обеспечения поддержания летной годности и надежности самолета и двигателей;

154.6. для МСА принимают следующие условия: давление воздуха на среднем уровне моря при температуре 15 °С равно 1013 мбар (101,3 кН/м^2 или 760 мм рт. ст.), температура уменьшается по вертикали с увеличением высоты на 6,5 °С с увеличением высоты на 1 км до уровня 11 км (условная высота начала тропопаузы), где температура становится равной –56,5 °С и почти перестает меняться.

155. Эксплуатант ВС для всех участков маршрута полета устанавливает следующее:

минимальные высоты над средним уровнем моря, которые обеспечивают необходимую допустимую высоту над местностью;

способ, с помощью которого летный экипаж определяет эти высоты.

Способ установки минимальных высот полета над средним уровнем моря подается в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации и согласовывается им.

В случае, если минимальные высоты полета, установленные эксплуатантом ВС и государством, над территорией которого пролетает самолет, отличаются, то применяется большая из двух величин.

156. Эксплуатант ВС в целях гарантированного обеспечения достаточным количеством топлива для целей планирования полетов, перепланирования во время полета, для обеспечения выполнения операций, а также отклонений от запланированного маршрута устанавливает процедуры обеспечения запасом топлива с соблюдением следующего:

156.1. политика и процедуры обеспечения запасом топлива и управления расходом топлива в полете, любые их изменения эксплуатантом ВС утверждаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации;

156.2. процесс планирования полетов базируется на основе не менее нижеперечисленных требований и условий:

процедуры, содержащиеся в РПП, должны включать данные, полученные от производителя ВС, текущие данные для конкретного типа ВС, полученные от системы мониторинга расхода топлива;

условия эксплуатации, при которых будет осуществляться полет, должны включать данные о расходе топлива, об ожидаемых массах ВС, об ожидаемых метеорологических условиях, о процедурах и ограничениях поставщика услуг по аэронавигационному обслуживанию;

156.3. предполетный расчет количества используемого топлива, необходимого для полета, учитывает:

топливо для руления;

топливо для полета по маршруту;

запас топлива, состоящий из топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств;

запас топлива для выполнения полета до запасного аэродрома пункта назначения;

финальный резерв топлива;

дополнительный запас топлива;

резервный запас топлива по требованию командира ВС;

156.4. процедуры перепланировки в полете расчета топлива, необходимого при выполнении полета по маршруту или на аэродром пункта назначения, отличного от первоначально запланированного, учитывают следующее:

топливо для полета на оставшийся участок полета;

резервный запас топлива, состоящий из топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств;

запас топлива для выполнения полета до запасного аэродрома пункта назначения;

финальный резерв топлива, дополнительный запас топлива;

резервный запас топлива по требованию командира ВС.

157. Эксплуатанту ВС при расчете заправки топливом в дополнение к требованиям, изложенным в подпунктах 156.2–156.4 пункта 156 настоящих Авиационных правил, необходимо:

157.1. при эксплуатации самолетов класса B обеспечить, чтобы предполетный расчет топлива, необходимого для запланированного полета, включал расчет:

топлива для руления, если его объем является значительным;

топлива для полета по маршруту;

топлива на случай непредвиденных обстоятельств в размере не менее 5 % от запланированного топлива для полета или, в случае перепланирования в полете, 5 % топлива для полета на оставшийся участок маршрута и финального резерва топлива, которого хватит на дополнительные 45 минут для ВС с поршневыми двигателями, или 30 минут для ВС с газотурбинными двигателями;

запаса топлива для выполнения полета до запасного аэродрома пункта назначения через пункт назначения;

резервного запаса топлива по требованию командира ВС;

157.2. для выполнения взлета и посадки на одном и том же аэродроме или посадочной площадке на легких ВС второй категории по VFR днем, указывать минимальный запас финального резерва топлива в РПП. Этот запас топлива должен соответствовать количеству, необходимому для полета в течение не менее 45 минут;

157.3. для вертолетов с МСТОМ 3175 кг и менее, эксплуатируемых днем и по маршрутам в VMC или локально, обеспечить, чтобы после завершения полета или серии полетов, финальный резерв топлива был не менее, чем объем топлива, достаточный для:

30 минут полета на крейсерской скорости, кроме случая, предусмотренного абзацем третьим настоящего подпункта;

20 минут полета на крейсерской скорости при работе в зоне, обеспечивающей запланированные и подходящие посадочные площадки для безопасной посадки.

158. Эксплуатант ВС при осуществлении воздушных перевозок SCPs обеспечивает на борту ВС следующее:

SCPs перевозятся в условиях, обеспечивающих безопасность ВС и его пассажиров в соответствии с процедурами, установленными законодательством и эксплуатантом ВС;

SCPs размещаются и (или) не занимают места, которые имеют прямой доступ к аварийным выходам или там, где их присутствие может препятствовать выполнению членами экипажа своих обязанностей, не закрывают доступ к аварийно-спасательному оборудованию, не препятствуют аварийной (экстренной) эвакуации с ВС;

экипаж ВС заранее информируется о запланированной перевозке SCPs. Процедуру информирования определяет эксплуатант ВС в РПП.

159. Эксплуатант ВС устанавливает процедуры укладки багажа, грузов и почты для обеспечения того, чтобы:

в салоне ВС находилась только ручная кладь, которая надлежащим образом и надежно размещена;

багаж, грузы и почта на борту ВС, которые могут причинить травмы или повреждения, не препятствовали свободному проходу, не блокировали выходы в случае смещения и закреплялись (укладывались) таким образом, чтобы любое их перемещение было ограничено.

160. Эксплуатант ВС устанавливает процедуры, обеспечивающие чтобы пассажиры, размещающиеся на местах вблизи аварийных выходов, были ознакомлены с порядком экстренной эвакуации и, в случае необходимости, могли оказать помощь при эвакуации с борта ВС.

161. Эксплуатант ВС устанавливает процедуры инструктажа, обеспечивающие, чтобы пассажиры получили:

инструктаж и визуальную демонстрацию действий, касающихся безопасности полетов в такой форме, которая облегчает применение аварийных процедур в случае возникновения нештатной или аварийной ситуации на борту ВС;

карту с инструкцией по мерам безопасности, на которой в виде пиктограмм показаны правила и порядок применения аварийного оборудования, которыми смогут воспользоваться пассажиры, и указано расположение аварийных выходов, которыми пассажиры смогут воспользоваться.

162. Эксплуатант ВС при организации подготовки летных экипажей к полету руководствуется следующим:

162.1. для каждого запланированного полета заполняется рабочий план полета на основе летно-технических характеристик, других эксплуатационных ограничений и соответствующих ожидаемых метеорологических условий на маршруте и на аэродромах или посадочных площадках;

162.2. полет не начинается до тех пор, пока не будет документально удостоверено, что командир ВС убедился в том, что:

все пункты, касающиеся предполетной подготовки, оборудования, включая средства связи и навигационные средства, которые необходимы для выполнения полета и обеспечения безопасной эксплуатации ВС, соответствуют запланированному типу ВС;

ВС не эксплуатируется с нарушениями требований CDL;

извлечения из РПП, которые необходимы для выполнения полета, имеются в наличии в легкодоступных для членов экипажа местах;

на борту ВС находятся документация в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 134 настоящих Авиационных правил;

на борту ВС находятся текущие карты, схемы и соответствующая документация (или эквивалентные данные), необходимые для обеспечения эксплуатации ВС, включая любые возможные ожидаемые отклонения;

космические объекты, наземные средства и службы, необходимые для обеспечения запланированного полета, находятся в надлежащем техническом состоянии и доступны для использования;

соблюдены положения, указанные в РПП в отношении топлива, масла, кислорода, безопасных высот, эксплуатационных минимумов аэродрома и наличия запасных аэродромов, где это необходимо;

любая навигационная база данных, требующаяся для PBN, является подходящей и актуальной;

соблюдены все дополнительные эксплуатационные ограничения;

162.3. рабочий план полета не требуется для эксплуатации по VFR в следующих случаях:

для ВС, кроме ВС сложной конструкции, которые выполняют взлет и посадку на одном и том же аэродроме или посадочной площадке;

для вертолетов с МСТОМ 3175 кг и менее, эксплуатируемых в дневное время по маршрутам в VMC в соответствии с положениями РПП.

163. Эксплуатант ВС при выборе запасных аэродромов при эксплуатации самолетов руководствуется следующим:

163.1. в случае невозможности использования аэродрома вылета в качестве запасного аэродрома из-за метеорологических условий или по эксплуатационным причинам, эксплуатант ВС выбирает запасной аэродром при взлете, который расположен в пределах следующего времени полета от аэродрома вылета:

для самолетов с двумя двигателями – одного часа полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем;

для самолетов при EDTO с учетом любых ограничений MEL – максимум до двух часов полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем;

для самолетов с тремя и более двигателями – двух часов полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем;

для самолетов с одним газотурбинным двигателем при выполнении полетов ночью или в IMC – 30 минут полетного времени на крейсерской скорости.

Крейсерская скорость полета определяется в соответствии с руководством по эксплуатации ВС и рассчитывается в МСА и в штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы;

163.2. в случае многодвигательных самолетов, если в руководстве по эксплуатации ВС не указана величина крейсерской скорости с OEI, для расчетов используется скорость, которая достигается при работе всех двигателей на режиме продолжительной максимальной мощности;

163.3. эксплуатант ВС выбирает, как минимум, один запасной аэродром пункта назначения для каждого полета по IFR, за исключением случая, если аэродром пункта назначения является изолированным аэродромом или:

продолжительность запланированного полета от взлета до посадки или оставшееся время полета до пункта назначения, в случае перепланировки расчета топлива в полете с учетом требований подпункта 156.4 пункта 156 настоящих Авиационных правил, не превышает шести часов;

на аэродроме пункта назначения есть две отдельные доступные ВПП и метеорологические данные и (или) прогнозы погоды для аэродрома пункта назначения указывают на то, что в течение периода, начинающегося за один час до прибытия и заканчивающегося через один час после ожидаемого времени прибытия на аэродром пункта назначения, высота нижней границы облачности будет, как минимум, 600 метров (2000 футов) или высота полетов по кругу + 150 метров (500 футов) (в зависимости от того, какая величина из двух больше) и видимость на земле составит менее 5 км;

163.4. эксплуатант ВС выбирает два запасных аэродрома пункта назначения, если:

фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды для аэродрома пункта назначения указывают на то, что в течение периода, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром пункта назначения, метеорологические условия будут менее применимых запланированных минимумов;

метеорологическая информация вообще отсутствует;

163.5. эксплуатант ВС указывает в рабочем плане полета все необходимые запасные аэродромы (или аэродром).

164. Эксплуатант ВС или командир вертолета при выборе запасных аэродромов и посадочных площадок при эксплуатации вертолетов руководствуется следующим:

164.1. для полетов в IMC командир ВС выбирает запасной аэродром при взлете на расстоянии одного часа полетного времени при полете на нормальной крейсерской скорости, если будет невозможно вернуться к месту вылета по метеорологическим условиям;

164.2. для выполнения полетов по IFR или по VFR с навигацией, отличной от использования визуальных ориентиров, командир ВС определяет хотя бы один запасной аэродром пункта назначения в рабочем плане полета, за исключением следующих случаев:

для полета на любой другой наземный пункт назначения, продолжительность полета и преобладающие метеорологические условия таковы, что в ожидаемое время прибытия на место запланированной посадки маневры захода на посадку возможно выполнить в VMC;

посадочная площадка запланированной посадки является изолированной и нет запасного аэродрома (посадочной площадки). При этом, определяется рубеж возврата;

164.3. эксплуатант ВС выбирает два запасных аэродрома пункта назначения в случаях, если:

фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды для аэродрома пункта назначения указывают на то, что в период, который длится один час до и заканчивается через один час после расчетного времени прибытия, метеорологические условия будут менее применимых запланированных минимумов;

метеорологическая информация отсутствует для аэродрома пункта назначения;

164.4. эксплуатант ВС указывает в рабочем плане полета все необходимые запасные аэродромы (или аэродром).

165. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие необходимых средств для навигации и посадки на аэродроме пункта назначения или на любом запасном аэродроме пункта назначения в случае невозможности выполнения расчетного захода на посадку и посадки.

166. Эксплуатант ВС при планировании минимумов для полетов самолетов по IFR руководствуется следующим:

166.1. эксплуатант ВС выбирает аэродром в качестве запасного аэродрома при взлете только в случае, если фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в течение периода времени, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром пункта назначения, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых эксплуатационных минимумов для осуществления посадки, определенных в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 145 настоящих Авиационных правил. Высота нижней границы облачности учитывается, если единственным способом захода на посадку является NPA и (или) заход на посадку по кругу. Также нужно учитывать любые ограничения, связанные с полетом с OEI;

166.2. эксплуатант ВС выбирает аэродром пункта назначения, не являющийся изолированным аэродромом пункта назначения только в случае, если:

166.2.1 фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в течение периода времени, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых запланированных минимальных величин, в частности:

RVR или VIS соответствует значениям, указанным в эксплуатационных минимумах, рассчитанных в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 145 настоящих Авиационных правил;

для выполнения NPA или захода на посадку по кругу высота нижней границы облачности равна или более MDH;

166.2.2. выбрано два запасных аэродрома пункта назначения;

166.3. эксплуатант ВС выбирает аэродром для запасного аэродрома пункта назначения, изолированного аэродрома, и запасного аэродрома на маршруте только в случае, если фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в течение периода времени, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром пункта назначения, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых запланированных минимальных величин. Метеорологические условия для запасного аэродрома пункта назначения, изолированного аэродрома пункта назначения и запасного аэродрома на маршруте при планировании минимумов для полетов самолетов по IFR принимаются согласно приложению 2.

167. Эксплуатант ВС при планировании минимумов для полетов вертолетов по IFR руководствуется следующим:

167.1. в качестве запасного аэродрома при взлете эксплуатант ВС выбирает такие аэродромы или посадочные площадки, на которых фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в течение периода времени, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром пункта назначения, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых эксплуатационных минимумов для осуществления посадки, определенных в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 145 настоящих Авиационных правил. Нижняя граница облачности также учитывается, если единственным способом захода на посадку является NPA. Необходимо учитывать любые ограничения, связанные с полетом с OEI;

167.2. аэродром пункта назначения и (или) запасной аэродром (аэродромы) пункта назначения эксплуатант ВС выбирает только в том случае, если фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в период времени, начинающийся за один час до и заканчивающийся через один час после

расчетного времени прибытия на аэродром, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых запланированных минимумов, в частности:

167.2.1. кроме случаев, предусмотренных пунктом 164 настоящих Авиационных правил, значения параметров запланированных минимумов аэродрома пункта назначения составляют:

RVR (VIS) не менее значений, указанных в эксплуатационных минимумах, рассчитанных в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 145 настоящих Авиационных правил;

высота нижней границы облачности для выполнения NPA соответствует или превышает значение MDH;

167.2.2. метеорологические условия для запасного аэродрома пункта назначения при планировании минимумов для полетов вертолетов по IFR принимаются согласно приложению 3.

168. Если ATS FPL не предоставлен, в связи с отсутствием требований по его подаче в правилах полетов государств, на территории которых выполняется эксплуатация ВС, соответствующая информация позволяющая активировать службы оповещения в случае необходимости хранится до завершения полета. Эксплуатант ВС устанавливает процедуры, инструкции и определяет работников для осуществления оповещения поисково-спасательных служб.

При выполнении полетов с места (рабочей посадочной площадки), откуда невозможно предоставить ATS FPL, план полета передается командиром ВС или эксплуатантом как можно быстрее после взлета.

169. Эксплуатант ВС при осуществлении операций, связанных заправкой или скачиванием топлива, при посадке или высадке пассажиров руководствуется следующим:

не допускается осуществлять заправку или скачивать топливо Avgas (авиационный бензин) или высокооктановое топливо, или смесь фракционных видов топлива, когда пассажиры находятся в процессе посадки, высадки или на борту ВС;

при выполнении заправки иными видами топлива соблюдаются необходимые меры предосторожности, самолет укомплектован квалифицированным авиационным персоналом, который будет готов инициировать эвакуацию пассажиров с ВС и управлять этой эвакуацией наиболее применимым и оперативным способом.

170. При выполнении дозаправки (слива) фракционного топлива эксплуатант ВС устанавливает соответствующие процедуры с учетом высокого риска использования таких типов авиационного топлива.

171. Эксплуатант ВС устанавливает и указывает в РПП процедуры буксировки хвостом вперед и стандартной буксировки.

172. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы члены экипажа ВС при выполнении полета находились на своих рабочих местах с учетом следующего:

172.1. члены летного экипажа, выполняющие обязанности в кабине летного экипажа:

во время взлета и посадки находятся на своих рабочих местах;

на всех этапах полета находятся на своих рабочих местах, кроме ситуаций, когда отсутствие на рабочем месте связано с физиологическими потребностями, при условии того, что, как минимум, один пилот соответствующей квалификации находится у органов управления самолетом;

на всех этапах полета всегда должны быть готовы к возникновению нештатных или аварийных ситуаций. В случае возникновения у члена летного экипажа чрезмерной усталости командир ВС может организовать процедуру контролируемого отдыха для такого лица, если рабочая нагрузка на летный экипаж позволяет это. Такой контролируемый отдых не считается частью общего периода отдыха для целей расчета ограничений по времени полета и не используется для обоснования какого-либо продления времени исполнения обязанностей;

172.2. на критических этапах полета каждый член кабинного экипажа находится на отведенном ему месте и не выполняет никаких действий, кроме тех, которые необходимы для безопасной эксплуатации ВС. При определении мест для сидения

кабинного экипажа эксплуатант ВС убеждается, что они установлены рядом с дверью (выходом) на уровне пола, имеют хороший обзор зоны (зон) пассажирского салона, за которую отвечает член кабинного экипажа, а также равномерно распределены по салону в указанном выше порядке приоритета. Это не означает, что количество членов кабинного экипажа должно быть увеличено в случае, если количество мест для кабинного экипажа превышает требуемое количество членов кабинного экипажа.

173. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы каждый член летного экипажа самолета выполнял свои обязанности в кабине летного экипажа в авиационной гарнитуре или ее эквиваленте с учетом следующего:

173.1. авиационная гарнитура или ее эквивалент используются как основное устройство для радиосвязи со службой ОВД:

на земле – при получении диспетчерского разрешения на вылет по радиосвязи и если двигатели запущены;

при выполнении полета в зависимости от того, что больше, с высоты перехода или с высоты 3050 метров (10000 футов);

в любом случае, когда командир ВС считает это необходимым;

173.2. микрофон авиационной гарнитуры или ее эквивалент устанавливается таким образом, чтобы он позволял пользоваться двусторонней радиосвязью.

174. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы каждый член летного экипажа вертолета выполнял свои обязанности в кабине летного экипажа в авиационной гарнитуре или ее эквиваленте и использовал ее как основное устройство для голосовой связи со службой ОВД.

175. Эксплуатант ВС разрабатывает процедуры для обеспечения того, чтобы средства для экстренной эвакуации, срабатывающие автоматически, приводились с соблюдением мер безопасности в состояние полной готовности перед рулением, взлетом и посадкой.

176. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы во время полета ВС ремни безопасности и привязные системы использовались с соблюдением следующего:

176.1. для членов экипажа:

во время взлета, посадки и в любое время, когда командир ВС считает это необходимым в интересах безопасности, каждый член экипажа надлежащим образом пристегнут с помощью всех ремней безопасности и систем фиксации;

на других этапах полета каждый член летного экипажа, находящийся на своем рабочем месте в кабине летного экипажа, пристегивает ремень безопасности;

176.2. для пассажиров:

перед взлетом и посадкой, а также во время руления и каждый раз, когда это считается необходимым в интересах безопасности, командир ВС убеждается, что каждый пассажир на борту ВС находится в своем кресле (или спальном месте) с должным образом пристегнутым ремнем безопасности или системой фиксации;

эксплуатант ВС предусматривает возможность совместного использования сидений в самолете (что разрешается для специально определенных мест). Командир ВС убеждается в том, что одновременное размещение нескольких человек возможно только одним взрослым и одним младенцем, которые должным образом закреплены дополнительным петлевым ремнем или другим удерживающим устройством.

177. Эксплуатант ВС устанавливает процедуры, обеспечивающие, чтобы перед рулением, взлетом и посадкой ВС все аварийные выходы и пути к ним были беспрепятственными.

Командир ВС обеспечивает, чтобы перед взлетом и посадкой, а также в тех случаях, когда это считается необходимым в интересах безопасности, все оборудование и багаж были надежно зафиксированы.

178. Эксплуатант ВС устанавливает процедуры для обеспечения того, чтобы при осуществлении вертолетами операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 над водной поверхностью при принятии решения о надевании спасательных жилетов пассажирами учитывались продолжительность полета и условия, которые могут возникнуть в процессе полета.

179. Командир ВС запрещает курение на борту:

когда это необходимо в интересах безопасности полетов;

при заправке и сливе топлива;

во время нахождения ВС на земле, если эксплуатант ВС не определил процедуры снижения рисков при проведении наземных работ;

вне специальных мест для курения, в проходах и туалетах;

в грузовых отсеках и (или) других местах хранения грузов, не оборудованных огнестойкими контейнерами, либо не покрытых огнестойкой тканью (брезентом);

в тех местах пассажирской кабины, где предусмотрена подача кислорода.

180. Эксплуатант ВС при выполнении полетов самолетов в различных метеорологических условиях учитывает следующее:

командир ВС может начать взлет или продолжить полет после пересмотра ATS FPL в полете при выполнении полетов по IFR, если имеющиеся метеорологические данные указывают на то, что ожидаемые метеорологические условия на момент прибытия в пункт назначения и (или) на запасной аэродром будут находиться на уровне значений эксплуатационных минимумов аэродрома или превышать эти значения;

командир ВС может продолжать полет на запланированный аэродром пункта назначения при выполнении полетов по IFR только в том случае, если последняя доступная информация указывает, что в ожидаемое время прибытия метеорологические условия в пункте назначения или, как минимум, на одном из запасных аэродромов пункта назначения будут находиться на уровне значений эксплуатационных минимумов аэродрома или превышать эти значения;

при выполнении полетов по VFR командир ВС может начинать взлет только в том случае, если фактические метеорологические данные и (или) прогнозы указывают на то, что метеорологические условия на участке маршрута полета, по которому будет выполняться полет по VFR, в соответствующее время будут на уровне или лучше метеорологических условий, необходимых для выполнения полетов по VFR.

181. В дополнение к требованиям, изложенным в пункте 180 настоящих Авиационных правил, командир самолета при выполнении полетов по IFR может продолжать полет только после прохода:

точки принятия решения при использовании процедуры сокращенного запаса топлива на случай непредвиденных обстоятельств;

заранее определенной точки при использовании процедуры предопределенной точки при условии, что имеющаяся метеорологическая информация указывает на то, что в расчетное время прибытия метеорологические условия на аэродроме пункта назначения и (или) на запасном аэродроме пункта назначения будут находиться на уровне значений эксплуатационных минимумов или превышать эти значения.

182. Эксплуатант ВС при выполнении полетов вертолетов в различных метеорологических условиях дополнительно к требованиям, изложенным в пункте 180 настоящих Авиационных правил, учитывает следующее:

при выполнении полетов над водной поверхностью по VFR вне видимости береговой черты, командир вертолета может начинать взлет только в случае, если имеющиеся фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что высота нижней границы облачности будет не менее 180 метров (600 футов) днем или 360 метров (1200 футов) ночью;

полет к вертопалубе или FATO выполняется только в том случае, если средняя скорость ветра на вертопалубе или в FATO составляет не более 60 узлов, но не более ограничений, установленных руководством по летной эксплуатации ВС.

183. Эксплуатант ВС при выполнении наземных процедур перед выполнением полета, который планируется или ожидается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения, руководствуется следующим:

необходимо установить требования и процедуры по проверке на предмет обледенения ВС, устранению или предотвращению обледенения и контроль

за выполнением этих операций, которые необходимы для обеспечения безопасной эксплуатации ВС;

командир ВС может начинать взлет, только в том случае, если на ВС нет каких-либо отложений, которые могут неблагоприятно сказаться на летных характеристиках и управляемости самолета, при условии соблюдения требований и процедур в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце втором настоящего пункта, и в соответствии с руководством по эксплуатации ВС.

184. Эксплуатант ВС устанавливает порядок выполнения полетов в ожидаемых или фактических условиях обледенения с учетом следующего:

184.1. командир ВС может начинать и выполнять полет в ожидаемых или фактических условиях обледенения только в том случае, если самолет оборудован противообледенительной системой, ее эксплуатация осуществляется в соответствии с руководством по эксплуатации ВС данного типа ВС для полетов в таких условиях. Полеты в зонах обледенения на ВС, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, не допускаются;

184.2. командир ВС при попадании в зону обледенения немедленно покидает такую зону путем изменения высоты и (или) маршрута полета и сообщает об этом органу УВД:

при выполнении полета на несертифицированном ВС для полетов в условиях обледенения;

при выполнении полета на сертифицированном ВС для полетов в условиях обледенения в случае, если интенсивность обледенения превышает допустимую для выполнения полетов на таком ВС;

184.3. если принятые меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета в этих условиях, командиру вертолета в данных условиях предоставляется право произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

185. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы при выполнении воздушных перевозок пассажиров или грузов не имитировались аварийная обстановка или нештатные ситуации на борту ВС, моделирование полета в IMC.

186. Перед выполнением взлета командир ВС убеждается в том, что:

согласно полученной метеорологической информации, метеорологические условия на аэродроме или посадочной площадке, а также состояние ВПП или FATO, которые будут использованы, не будут препятствовать безопасному взлету и посадке;

будут соблюдены эксплуатационные минимумы аэродрома.

187. Командир ВС или пилот, которому поручено выполнение полета, не выполняет полет над густонаселенными районами крупных городов, городами или поселками, или скоплениями людей вне помещений на такой высоте, которая не обеспечивает при возникновении чрезвычайных обстоятельств выполнение посадки, не подвергающей чрезмерной опасности людей или имущество на земле, за исключением следующих случаев:

если это требуется для взлета или посадки;

если полет на такой высоте разрешен специально уполномоченным органом в области гражданской авиации или уполномоченным органом в области авиации государства аэродрома.

188. Эксплуатант ВС при определении запаса топлива на борту ВС руководствуется следующим:

188.1. ВС должно быть заправлено достаточным количеством используемого топлива для безопасного завершения планируемого полета, допускающим возможность отклонений от намеченного плана полета;

188.2. запас используемого топлива на борту ВС основывается на:

данных относительно конкретного ВС, полученных от систем мониторинга расхода топлива, если таковые имеются. В случае отсутствия таких данных относительно конкретного ВС эксплуатант ВС использует данные, предоставленные изготовителем ВС;

эксплуатационных условиях для выполнения запланированного полета, включая ожидаемую массу ВС, NOTAM, текущие метеорологические данные или комбинацию текущих метеорологических данных и прогнозов, процедуры ОВД, ограничения и ожидаемые задержки, последствия отсрочки выполнения некоторых видов технического обслуживания ВС и (или) отклонений от конфигурации.

189. Эксплуатант ВС устанавливает процедуру предполетного расчета необходимого топлива, включающего следующее:

189.1. топливо для руления – необходимое количество топлива для использования до взлета с учетом местных условий на аэродроме вылета и объема потребления топлива вспомогательной силовой установкой;

189.2. топливо для полета по маршруту – необходимое количество топлива для полета самолета с момента взлета или полета от точки изменения плана полета до посадки на аэродроме пункта назначения с учетом условий, указанных в абзаце третьем подпункта 188.2 пункта 188 настоящих Авиационных правил;

189.3. запас топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств – количество топлива, требующегося для компенсации непредвиденных факторов. Он составляет 5 % от запланированного количества топлива для полета по маршруту или топлива, требующегося для полета от точки изменения плана полета, рассчитанного на основе нормы расхода топлива, используемой для планирования количества топлива для полета по маршруту, но в любом случае запас топлива составляет не менее требуемого для полета в течение 5 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) над аэродромом пункта назначения при стандартных условиях. Непредвиденными факторами являются такие факторы, которые могут повлиять на расход топлива при полете до аэродрома пункта назначения, такие как отклонение от показателей ожидаемого потребления топлива для конкретного самолета, отклонение от прогнозируемых метеорологических условий, увеличенное время задержек и отклонение от планируемых маршрутов и (или) крейсерских эшелонов полета;

189.4. запас топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения в случае:

необходимости одного запасного аэродрома пункта назначения – количество топлива, требующегося для ухода на второй круг на аэродроме пункта назначения, набора до ожидаемой абсолютной высоты крейсерского полета, полета по ожидаемому маршруту, снижения до точки начала ожидаемого захода на посадку, выполнения захода на посадку и посадки на запасном аэродроме пункта назначения;

необходимости двух запасных аэродромов пункта назначения – количество топлива, рассчитанное в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце втором настоящего подпункта, и обеспечивающее выполнение полета до того запасного аэродрома пункта назначения, для которого требуется большее количество топлива;

выполнения полета без запасного аэродрома пункта назначения – количество топлива, обеспечивающее выполнение полета в течение 15 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) над превышением аэродрома пункта назначения в МСА;

если аэродром намеченной посадки является изолированным аэродромом – количество топлива, обеспечивающее выполнение полета самолета с поршневыми двигателями в течение 45 минут плюс 15 % от полетного времени, запланированного для полета на крейсерском эшелоне, включая финальный резерв топлива, или в течение двух часов, в зависимости от того, какой период короче, и для самолета с газотурбинными двигателями в течение двух часов на крейсерской скорости над аэродромом пункта назначения, включая финальный резерв топлива;

189.5. финальный резерв топлива – количество топлива, рассчитанное с использованием расчетной посадочной массы при прибытии на запасной аэродром пункта назначения или на аэродром пункта назначения, когда не требуется запасной аэродром пункта назначения, и обеспечивает выполнение полета самолетами:

с поршневыми двигателями в течение 45 минут со скоростью и на абсолютной высоте, которые определены государством эксплуатанта ВС;

с газотурбинными двигателями в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) над превышением аэродрома при стандартных условиях;

189.6. дополнительный запас топлива – дополнительное количество топлива, требующегося в том случае, если минимальный запас топлива, рассчитанный в соответствии с требованиями подпунктов 189.2–189.5 настоящего пункта, не достаточен для:

обеспечения возможности для самолета выполнять при необходимости снижение и продолжать полет до запасного аэродрома при отказе двигателя или разгерметизации, в зависимости от операции, для выполнения которой требуется большее количество топлива на основе допущения, что такой отказ произойдет в наиболее критической точке на маршруте при выполнении полета со скоростью полета в зоне ожидания в течение 15 минут на высоте 450 метров (1500 футов) над превышением аэродрома в стандартных условиях, либо при выполнении захода на посадку и посадки;

предоставления возможности самолету, имеющему специальное разрешение на выполнение полетов ВС с EDTO, выполнять полет в соответствии с планом полета с EDTO с критическим запасом топлива;

выполнения дополнительных требований, не указанных в абзацах втором и третьем настоящего пункта. Планирование запаса топлива в соответствии с требованиями абзаца второго настоящего подпункта на случай отказа, который может произойти в самой критической точке маршрута, может привести к тому, что самолет окажется в аварийной ситуации с точки зрения запаса топлива с учетом требований, изложенных в абзаце третьем пункта 193 настоящих Авиационных правил;

189.7. резервный запас топлива – дополнительное количество топлива, взятое на борт по усмотрению командира ВС. Эксплуатантам ВС следует определять значение финального резерва топлива для каждого типа самолета и его моделей в своем самолетном парке, округляя его до легко запоминаемой цифры.

190. В случае, если количество используемого на борту топлива не соответствует требованиям, изложенным в пункте 189 настоящих Авиационных правил, полет не может быть начат.

Полет не может быть продолжен по измененному маршруту от точки изменения плана полета в том случае, если количество используемого на борту топлива не соответствует требованиям, изложенным в подпунктах 189.2–189.5 пункта 189 настоящих Авиационных правил.

191. Несмотря на требования, изложенные в подпунктах 189.1–189.4 и 189.6 пункта 189 настоящих Авиационных правил, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации на основе результатов проведенной эксплуатантом ВС оценки рисков для безопасности полетов, которая продемонстрировала способы эквивалентного поддержания уровня безопасности полетов, может утвердить варианты предполетного расчета запаса топлива для руления, полета по маршруту, непредвиденной ситуации, полета до запасного аэродрома пункта назначения и дополнительного запаса топлива.

Оценка рисков для безопасности полетов включает в себя, как минимум, расчеты запаса топлива для полета по маршруту, возможности эксплуатанта ВС, позволяющие определять автоматизированный метод, который включает программу мониторинга за расходом топлива, и применять современные средства использования запасных аэродромов и конкретные меры по минимизации последствий.

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

193. Эксплуатант ВС при выполнении полетов самолетов в целях управления топливом руководствуется следующим:

эксплуатант ВС устанавливает и утверждает в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации политику и процедуры с целью обеспечить контроль количества топлива и управление расходом топлива в полете;

командир ВС постоянно следит за тем, чтобы запас топлива на борту ВС был не менее запаса топлива, который требуется для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива. Сохранение финального резерва топлива предназначено обеспечить безопасную посадку на любом аэродроме, когда непредвиденные обстоятельства могут не позволить безопасное выполнение полета в соответствии с первоначальным планом;

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

командир ВС передает сообщение «MINIMUM FUEL» службе УВД об остатке минимального запаса топлива, когда необходимо выполнить посадку на конкретном аэродроме, и рассчитывает, что любое изменение выданного разрешения для полета на этот аэродром может привести к посадке с меньшим запасом топлива, чем запланированный финальный резерв топлива. Сообщение «MINIMUM FUEL» информирует службу УВД о том, что все запланированные варианты использования аэродромов сводятся к использованию конкретного аэродрома намеченной посадки, и любое изменение полученного разрешения может привести к выполнению посадки с меньшим запасом топлива, чем было запланировано для финального резерва топлива. Это не означает аварийную ситуацию, а лишь указывает на возможность ее возникновения, если имеет место какая-либо непредвиденная задержка;

командир ВС объявляет об аварийной ситуации, связанной с запасом топлива на борту, сообщением «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL», когда расчет планируемого запаса топлива на борту показывает, что после посадки на ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется менее запланированного уровня финального резерва топлива. Запланированный финальный резерв топлива равен значению, рассчитанному в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 189.5 пункта 189 настоящих Авиационных правил, и является минимальным количеством топлива, требующимся на момент посадки на любом аэродроме.

194. Эксплуатант ВС при выполнении полетов вертолетов в целях управления топливом руководствуется следующим:

эксплуатант ВС устанавливает и утверждает в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации политику и процедуры с целью обеспечить контроль количества топлива и управление расходом топлива в полете;

командир вертолета убеждается, что остаток топлива в полете составляет не менее количества топлива, необходимого для выполнения полета до аэродрома или вертопалубы, на которые можно выполнить безопасную посадку с запланированным финальным резервом топлива;

командир вертолета сообщает органам УВД о минимальном остатке топлива путем объявления «MINIMUM FUEL» в тех случаях, когда необходимо выполнить посадку в конкретном месте, но по его расчетам любое изменение действующего разрешения о посадке в этом месте или любые другие задержки, связанные с воздушным движением, могут привести к необходимости выполнения посадки с меньшим количеством топлива, чем запланированный финальный резерв. Это не означает аварийную ситуацию, а лишь указывает на возможность ее возникновения, если имеет место какая-либо непредвиденная задержка;

командир вертолета объявляет об аварийной ситуации, связанной с запасом топлива, если фактический запас топлива на борту менее, чем финальный резерв топлива после посадки на ближайшей площадке, где может быть выполнена безопасная посадка, путем передачи сообщения «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL». Сообщение «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL» информирует органы УВД о том, что все имеющиеся

варианты посадки сократились до конкретного места посадки и часть финального резерва топлива может быть израсходована перед посадкой.

195. Командир ВС обеспечивает, чтобы все члены летного экипажа, выполняющие обязанности на борту ВС, необходимые для безопасной эксплуатации ВС в полете, постоянно использовали дополнительный кислород, если высота в кабине превышает 3050 метров (10000 футов) в течение более чем 30 минут, а также, если высота в кабине превышает 4000 метров (13000 футов).

196. При обнаружении опасной близости земли членом летного экипажа или оповещении системой предупреждения о близости земли ответственный за управление пилот немедленно выполняет корректирующие действия для восстановления безопасных условий полета.

197. Эксплуатант ВС при оборудовании ВС ACAS устанавливает эксплуатационные процедуры и разрабатывает программы подготовки, обеспечивающие надлежащий уровень обучения и умения летного экипажа эксплуатировать ACAS II. Эксплуатационные процедуры и программы подготовки к эксплуатации ACAS II включаются эксплуатантом ВС в РПП.

198. Командиру ВС при принятии решения на выполнение захода на посадку необходимо:

198.1. при выполнении полетов на самолетах:

убедиться, что согласно имеющейся у него информации, метеорологические условия на аэродроме и состояние ВПП, предназначенной к использованию, не препятствуют безопасному выполнению захода на посадку и посадки или уходу на второй круг с учетом соответствующих летно-технических характеристик, указанных в руководстве по эксплуатации ВС;

выполнить расчет потребной посадочной дистанции в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 199 настоящих Авиационных правил;

198.2. при выполнении полетов на вертолетах убедиться в том, что согласно имеющейся у него информации метеорологические условия на аэродроме и состояние FATO, предназначенной для использования, не помешают безопасному заходу на посадку, посадке вертолета или уходу на второй круг с учетом соответствующих летно-технических характеристик, указанных в руководстве по эксплуатации ВС.

199. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов устанавливает процедуру проверки посадочной дистанции в полете в момент прибытия с учетом следующего:

199.1. выполнение захода на посадку самолетами класса А может быть продолжено, если LDA на планируемой ВПП составляет не менее 115 % LDTA, определенной в соответствии с информацией для оценки посадочной дистанции к моменту прибытия;

199.2. для самолетов класса А, выполнение захода на посадку не может быть продолжено, за исключением любой из следующих ситуаций:

LDA на предполагаемой ВПП составляет не менее 115 % LDTA, определяемой в соответствии с информацией об эффективности для оценки посадочной дистанции к моменту прибытия;

если информация о характеристиках для оценки LDTA отсутствует, то LDA на предполагаемой ВПП в расчетное время посадки составляет не менее требуемой посадочной дистанции, определяемой в соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 228 или 229 настоящих Авиационных правил;

199.3. для самолетов класса В выполнение захода на посадку не может быть продолжено, за исключением любой из следующих ситуаций:

LDA на предполагаемой ВПП составляет не менее 115 % посадочной дистанции, определяемой в соответствии с информацией об эффективности для оценки LDTA в расчетное время посадки;

если информация о характеристиках для оценки LDTA отсутствует, то LDA на предполагаемой ВПП в расчетное время посадки составляет не менее требуемой посадочной дистанции, определенной в соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 240 или 241 настоящих Авиационных правил;

199.4. для самолетов класса C выполнение захода на посадку не может быть продолжено, за исключением любой из следующих ситуаций:

LDA на предполагаемой ВПП составляет не менее 115 % LDTA, определяемой в соответствии с информацией для оценки посадочной дистанции к моменту прибытия;

если информация о характеристиках для оценки LDTA отсутствует, то LDA на предполагаемой ВПП в расчетное время посадки составляет не менее требуемой посадочной дистанции, определенной в соответствии с требованиями, изложенными подпунктах 252.1 и 252.2 пункта 252 настоящих Авиационных правил;

199.5. информация о характеристиках для оценки LDTA основывается на данных, содержащихся в руководстве по эксплуатации ВС. В тех случаях, когда данных, содержащихся в руководстве по эксплуатации ВС, недостаточно в отношении оценки LDTA, они дополняются другими данными, которые либо определяются в соответствии с применимыми стандартами сертификации самолетов, либо определяются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации;

199.6. эксплуатант ВС указывает в РПП информацию о характеристиках для оценки LDTA и допущения, сделанные для его разработки, включая другие данные, которые в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 199.5 настоящего пункта, могут использоваться для дополнения к данным в руководстве по эксплуатации ВС;

199.7. заход на посадку не продолжается ниже 300 метров (1000 футов) над превышением аэродрома, если командир ВС не удостоверится, что в соответствии с имеющейся информацией о состоянии поверхности ВПП летно-технические характеристики самолета подтверждают, что может быть выполнена безопасная посадка.

200. Командир ВС или пилот, которому передано управление ВС, при принятии решения на начало и продолжение захода на посадку руководствуется следующим:

200.1. командир ВС или пилот, которому передано управление ВС, может начать выполнять заход на посадку по приборам независимо от сообщенных RVR (VIS);

200.2. если сообщенная RVR (VIS) менее применимого минимума, заход на посадку не продолжается:

менее 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

на конечном участке захода на посадку в случае, когда величина DA/H или MDA/H составляет более 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

200.3. если параметры RVR недоступны, они могут быть получены путем конвертации величин передаваемой видимости;

200.4. если после прохождения высоты 300 метров (1000 футов) над аэродромом сообщенная величина RVR (VIS) менее приемлемого минимума, то заход на посадку может быть продолжен до DA/H или MDA/H;

200.5. заход на посадку может быть продолжен менее DA/H или MDA/H, а посадка может быть завершена при условии, если соответствующие визуальные ориентиры, применимые к типу захода на посадку на предполагаемую ВПП, на DA/H или MDA/H, были определены командиром ВС и установлен и поддерживается необходимый визуальный контакт с ориентирами. Необходимый визуальный контакт с ориентирами означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения ВС и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. В случае захода на посадку по кругу необходим визуальный контакт с ориентирами в районе ВПП. При полетах по категории III с использованием относительной высоты принятия решения необходимый визуальный контакт с ориентирами заключается в выполнении процедур, указанных для конкретных правил и условий полета;

200.6. RVR зоны приземления всегда контролируется. Если об этом сообщается и это применимо, сообщенные значения RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП) также контролируются. Минимальное значение RVR в средней точке должно составлять 125 метров, если менее для данного типа самолета – RVR, требуемая для зоны приземления, плюс 75 метров для остановки;

200.7. DA отсчитывается от среднего уровня моря, DH – от превышения порога ВПП. При одновременном использовании понятий DA и DH, применяется форма «минимальная абсолютная/относительная высота» и сокращение «DA/H»;

200.8. MDA отсчитывается от среднего уровня моря, а MDH – от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 метра (7 футов) меньше превышения аэродрома. MDH для захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения аэродрома. При одновременном использовании понятий MDA и MDH применяется форма «минимальная абсолютная/относительная высота снижения» и сокращение «MDA /H»).

201. Эксплуатант ВС устанавливает эксплуатационные процедуры, предназначенные для обеспечения того, чтобы:

самолет при выполнении точного захода на посадку пересекал порог ВПП с безопасным запасом высоты. При этом самолет находится в посадочной конфигурации и положении;

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

202. Эксплуатант ВС предоставляет информацию о количестве часов налета каждого вертолета, который эксплуатировался в течение прошлого календарного года, в специально уполномоченной орган в области гражданской авиации.

203. Категории и классы ВС определяются эксплуатантом ВС согласно приложению 4 в следующем порядке:

203.1. категоризация самолетов в зависимости от величины V_{AT} основывается на пороговом уровне приборной скорости на пороге (V_{AT}), равной скорости сваливания (V_{SO}), умноженной на 1,3 или скорости сваливания (V_{S1G}) при одном g (ускорение свободного падения), умноженной на 1,23 в посадочной конфигурации при МСТОМ. Если доступны обе скорости – V_{SO} и V_{S1G}, следует использовать большую из них величину V_{AT};

203.2. категории самолетов в зависимости от величины V_{AT} принимаются согласно таблице 1 приложения 4;

203.3. посадочная конфигурация, учитываемая при определении категории самолетов, содержится в РПП;

203.4. эксплуатант ВС может применять меньшую величину посадочной массы для определения V_{AT}, если это разрешено специально уполномоченным органом в области гражданской авиации. В таком случае, такая уменьшенная величина посадочной массы является константой, которая не зависит от непостоянных условий повседневной эксплуатации самолета;

203.5. категории ВС в зависимости от сертифицированной взлетной массы принимаются согласно таблице 2 приложения 4;

203.6. категории ВС по интенсивности турбулентности следа ВС принимаются согласно таблице 3 приложения 4;

203.7. класс ВС в зависимости от сертифицированной взлетной массы принимается согласно таблице 4 приложения 4.

ГЛАВА 14
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СВОБОДНЫХ АЭРОСТАТОВ И ПЛАНЕРОВ

204. Эксплуатант ВС использует только те аэродромы или посадочные площадки, которые соответствуют типу ВС и виду планируемой эксплуатации ВС.

205. Командир свободного аэростата или планера принимает во внимание эффект авиационного шума, учитывая при этом, что безопасность полетов имеет приоритет над снижением шума.

206. Эксплуатант ВС обеспечивает запас топлива и балласта на борту ВС достаточный для выполнения полета предполагаемой продолжительности, а также резервный запас для выполнения полета в течение 30 минут.

Расчеты запаса топлива или балласта основываются, как минимум, на:

данных, предоставленных производителем свободного аэростата;

ожидаемой загрузке;

данных об ожидаемых метеорологических условиях, а также процедурах и ограничениях поставщика услуг по аэронавигационному обслуживанию.

Расчеты оформляются в рабочем плане полета.

207. Лица, требующие особых условий, помощи или оборудования во время полета считаются SCPs и перевозятся в условиях, обеспечивающих безопасность полетов ВС и лиц, находящихся на его борту в соответствии с процедурами, установленными эксплуатантом ВС.

208. Эксплуатант ВС обеспечивает проведение инструктажа для пассажиров по расположению и порядку использования соответствующих средств безопасности и аварийного оборудования в аварийной ситуации.

209. Командиру свободного аэростата или планера перед началом полета необходимо:

определить всеми способами наземные средства обслуживания, включая средства связи и навигационные средства, которые непосредственно необходимы для безопасной эксплуатации ВС в течение полета;

ознакомиться со всей имеющейся метеорологической информацией, относящейся к назначенному полету. Предполетная подготовка включает изучение имеющихся текущих метеорологических сводок и прогнозов, планирование альтернативных действий на случай, если полет не может быть завершен как планировалось в связи с метеорологическими условиями.

210. Если ATS FPL не предоставлен в связи с отсутствием требований по его подаче в правилах полетов государств, на территории которых выполняется эксплуатация ВС, соответствующая информация позволяющая активировать службы оповещения в случае необходимости хранится до завершения полета. Эксплуатант ВС устанавливает процедуры, инструкции и определяет работников для осуществления оповещения поисково-спасательных служб.

Если эксплуатация проводится с места (рабочей посадочной площадки), с которого невозможно представить ATS FPL, командир свободного аэростата или планера или эксплуатант ВС передает такой план как можно быстрее после взлета.

211. Командир свободного аэростата или планера перед взлетом, посадкой и в иных случаях для обеспечения безопасности полета убеждается, что все оборудование и багаж закреплены, возможно проведение аварийной эвакуации.

Курение на борту свободного аэростата или планера не допускается.

212. При выполнении полетов по VFR командир свободного аэростата или планера может приступить к выполнению взлета только если соответствующие метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что метеорологические условия на части маршрута полета будут на уровне или лучше метеорологических условий, необходимых для выполнения полетов по VFR.

213. Командир свободного аэростата или планера может начинать взлет только в том случае, если ВС не имеет никаких загрязнений (отложений), которые могут негативно сказаться на летных характеристиках и управляемости ВС, кроме ситуаций, разрешенных в соответствии с руководством по эксплуатации ВС.

214. Перед тем как начать взлет командир свободного аэростата или планера убеждается, что согласно полученной информации, фактические метеорологические условия на аэродроме или посадочной площадке не препятствуют безопасному взлету и посадке.

215. Командир свободного аэростата или планера гарантирует, что при воздушной перевозке пассажиров не будут имитироваться аварийная обстановка или нештатные ситуации, которые требуют применения аварийных или нештатных процедур.

216. Командир свободного аэростата регулярно контролирует объем топлива и балласта, оставшегося в полете, который не может быть менее, чем общий объем топлива и балласта, необходимого для завершения назначенного полета, и резерва, который планируется использовать для посадки.

217. Командир свободного аэростата или планера обеспечивает постоянное использование дополнительного кислорода членами летного экипажа при выполнении ими своих обязанностей для обеспечения безопасной эксплуатации ВС в случаях, если высота полета превышает 3050 метров (10000 футов) в период времени более, чем 30 минут, а также, если высота полета превышает 4000 метров (13000 футов).

218. Перед принятием решения о начале выполнения захода на посадку командир свободного аэростата или планера убеждается, что, согласно имеющимся метеорологическим данным, фактические метеорологические условия на аэродроме или посадочной площадке и состояние поверхности ВПП не препятствуют безопасному заходу на посадку и самой посадке.

219. Тепловые свободные аэростаты не выполняют посадку ночью, за исключением случаев нештатных или аварийных ситуаций.

Тепловые свободные аэростаты могут выполнять взлет ночью при условии, если имеется запас топлива для полета с выполнением посадки днем.

Планер допускается эксплуатировать только днем.

ГЛАВА 15
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ИХ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК

220. Самолет эксплуатируется в соответствии с требованиями к летно-техническим характеристикам, применимыми к его классу.

Если из-за конструктивных особенностей самолет не отвечает летно-техническим характеристикам классов, изложенным в подпункте 154.2 пункта 154 настоящих Авиационных правил, эксплуатант ВС разрабатывает, утверждает в специально уполномоченном органе в области авиации и применяет меры, обеспечивающие равноценное соблюдение летно-технических характеристик соответствующих классов.

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

221. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов руководствуется следующим:

221.1. взлетная или посадочная масса самолета не превышает массу, которая отвечает требованиям руководства по эксплуатации ВС, для выполнения взлета или посадки в конкретных условиях соответственно:

в начале взлета;

в случае изменения плана полета в точке, начиная с точки, в которой применяется пересмотр рабочего плана полета. При этом, допустимое отклонение может быть применено в случаях ожидаемого уменьшения массы в полете, а также в расчете на аварийный слив топлива;

221.2. данные, содержащиеся в руководстве по эксплуатации ВС, используются для определения взлетной или посадочной массы при различных условиях эксплуатации. При необходимости, эксплуатант ВС может использовать иные данные для определения взлетной или посадочной массы при различных условиях эксплуатации. При этом эксплуатант ВС указывает в РПП такие данные в целях исключения двойного применения таких данных при определении массы;

221.3. необходимо соответствующим образом учитывать конфигурацию самолета, метеорологические условия, а также работу систем, оказывающих неблагоприятное влияние на эксплуатационные характеристики;

221.4. при оценке условий и взлетных характеристик ВС эксплуатант ВС учитывает требования руководства по эксплуатации ВС.

ГЛАВА 16
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА А

222. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов с летно-техническими характеристиками класса А руководствуется следующим:

222.1. данные о летно-технических характеристиках, указанные в руководстве по эксплуатации ВС, при необходимости, дополняются другими данными, если данные из руководства по эксплуатации ВС недостаточны в отношении учета разумно ожидаемых неблагоприятных условий эксплуатации, таких как взлет и посадка на загрязненную ВПП и возможности отказа двигателя на любом этапе полета;

222.2. в случае мокрых и загрязненных ВПП используются данные о характеристиках, определенные в соответствии с применимыми стандартами сертификации самолетов;

222.3. в РПП указывается порядок использования данных, указанных в подпунктах 222.1 и 222.2 настоящего пункта.

223. Командир ВС при выполнении взлета соблюдает следующие требования:

223.1. взлетная масса не превышает максимально допустимую взлетную массу, определенную в руководстве по эксплуатации ВС для конкретных метеорологических условий на аэродроме вылета;

223.2. при определении максимально допустимой взлетной массы соблюдается следующее:

дистанция прерванного взлета не превышает располагаемую дистанцию прерванного взлета;

взлетная дистанция не превышает свободную от препятствий взлетную дистанцию, причем свободная от препятствий дистанция не превышает половины имеющейся TORA;

дистанция разбега самолета не превышает величину TORA;

единственная величина V_1 используется как для прерванного, так и для продолженного взлета;

на мокрой или загрязненной ВПП взлетная масса не превышает массу, которая разрешена для взлета с сухой полосы в аналогичных условиях;

223.3. для соблюдения требований, изложенных в подпункте 223.2 настоящего пункта, необходимо учитывать барометрическое давление на аэродроме, температуру наружного воздуха на аэродроме, тип покрытия ВПП и состояние ее поверхности, угол уклона ВПП в направлении взлета, скорость ветра, которая составляет не более 50 % значения встречной составляющей ветра или не менее 150 % значения попутной составляющей ветра, сокращение дистанции располагаемой длины ВПП после выруливания самолета на ВПП и выравнивания по курсу перед взлетом.

224. При определении высоты пролета препятствий при маневре взлета необходимо руководствоваться следующим:

224.1. траектория взлета определяется таким образом, чтобы самолет пролетал над всеми препятствиями с запасом высоты (вертикальной дистанцией) не менее 10,7 метров

(35 футов) или на горизонтальном расстоянии от препятствий не менее 90 метров плюс 0,125 x D, где D является расстоянием по горизонтали, которое самолет прошел с конца имеющейся TODA или от конца взлетной дистанции, если поворот был рассчитан перед концом TODA. Для самолетов с размахом крыла менее 60 метров можно использовать величину горизонтального расстояния до препятствий, равному половине длины размаха крыльев самолета плюс 60 метров, плюс 0,125 x D;

224.2. для соблюдения требований, изложенных в подпункте 224.1 настоящего пункта:

учитывается масса самолета в начале разбега, барометрическое давление на аэродроме, температура наружного воздуха на аэродроме, скорость ветра, которая составляет не более 50 % значения встречной составляющей ветра или не менее 150 % значения попутной составляющей ветра;

изменение линии заданного пути при выполнении взлета не допускается до достижения высоты на траектории взлета численно равной размеру половины размаха крыла, но не менее 15,2 метра (50 футов) над превышением конца TORA. После достижения этой высоты и до высоты 120 метров (400 футов) допускается крен самолета не более 15°. После набора высоты 120 метров (400 футов) можно планировать углы крена самолета более 15°, но не более 25°;

любая часть траектории взлета, на которой самолет кренится более чем на 15°, обходит препятствия в пределах горизонтального расстояния, указанного в подпункте 224.1 настоящего пункта, в абзацах седьмом и восьмом настоящего подпункта, при вертикальном расстоянии от препятствия (запасе высоты) не менее 15,2 метра (50 футов);

маневры, предусматривающие увеличение углов крена не более 20° между 60 и 120 метрами (между 200 и 400 футами) или не более 30° на высоте более 120 метров (400 футов), проводятся в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 230 настоящих Авиационных правил;

делается соответствующая поправка на влияние угла крена на скорость полета и траекторию полета, включая увеличение расстояния в результате увеличения скорости полета;

в случаях, когда линия заданного пути на взлете не включает отклонения от линии курса более чем на 15°, эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более, чем 300 метров, если пилот способен поддерживать необходимую навигационную точность через зону пролета препятствий или 600 метров для полета в любых других условиях;

в случаях, когда линия заданного пути на взлете включает отклонения от линии курса более чем на 15°, эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более чем 600 метров, если пилот способен поддерживать заданную навигационную точность через зону учета препятствий или 900 метров для полета в любых других условиях;

224.3. эксплуатант ВС устанавливает процедуры на случай непредвиденных обстоятельств для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 224.1 и 224.2 настоящего пункта, и обеспечения безопасного маршрута, исключающего препятствия для обеспечения соответствия требованиям к полету по маршруту, изложенным в пункте 225 настоящих Авиационных правил, либо выполнения посадки на аэродроме вылета или на запасном аэродроме при взлете.

225. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту с OEI обеспечивает следующее:

225.1. данные траектории полета с OEI, приведенные в руководстве по эксплуатации ВС, для ожидаемых метеорологических условий полета соответствуют требованиям, изложенным в подпунктах 225.2 и 225.3 настоящего пункта, во всех точках маршрута. В случае отказа двигателя чистая траектория полета составляет не менее 450 метров (1500 футов) над аэродромом планируемой посадки. При полетах в условиях обледенения необходимо учитывать влияние применения противообледенительной системы на чистую траекторию полета;

225.2. градиент траектории полета сохраняется положительным до высоты, как минимум, 300 метров (1000 футов) над всей территорией и препятствиями на протяжении всего маршрута в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны от запланированной линии маршрута;

225.3. траектория полета рассчитывается так, чтобы самолет мог продолжать полет с крейсерской высоты полета до аэродрома, на котором выполняется посадка в соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 228 или 229 настоящих Авиационных правил, в зависимости от обстоятельств. Чистая траектория полета проходит на высоте не менее 600 метров (2000 футов) над всей территорией и препятствиями на протяжении всего маршрута в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны маршрута, с учетом следующего:

предполагается отказ двигателя в точке принятия решения (на рубеже возврата);

учитывается влияние ветра на траекторию полета;

слив (сброс) топлива в полете разрешен при использовании безопасной процедуры слива (сброса) в таком количестве, чтобы остаток топлива на борту ВС после посадки на аэродроме, на котором на котором предполагается выполнение безопасной посадки после отказа двигателя, был не менее финального резерва топлива;

аэродром, на котором самолет приземлится в случае отказа двигателя, соответствует требованиям к ожидаемой посадочной массе самолета, а также метеорологические данные или прогнозы погоды и сообщения о состоянии ВПП указывают на то, что безопасная посадка может быть осуществлена в расчетное время посадки;

если руководство по эксплуатации ВС не содержит данных о чистой траектории полета по маршруту, общая траектория полета OEI по маршруту уменьшается на градиент набора высоты 1,1 % для двухдвигательных самолетов, 1,4 % для самолетов с тремя двигателями и 1,6 % для самолетов с четырьмя двигателями;

225.4. эксплуатант ВС увеличивает запас ширины, предусмотренный требованиями, изложенными в подпунктах 225.2 и 225.3 настоящего пункта, до 18,5 км (10 морских миль), если точность навигации не соответствует, как минимум, навигационным требованиям RNAV 5. RNAV 5 означает такую зональную навигацию, при которой точность выдерживания траектории полета ВС равна или лучше, чем ± 5 морских миль в течение 95 % времени полета.

226. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту самолета с тремя или более двигателями, два из которых являются неработающими, обеспечивает следующее:

226.1. в случае несоблюдения требований, изложенных в подпунктах 226.2–226.6 настоящего пункта, маршрут полета должен обеспечить, чтобы время полета самолета со всеми работающими на крейсерском режиме двигателями в МСА при штилевых условиях из любой точки маршрута до аэродрома, на котором выполняются требования, изложенные в пункте 228 или в подпункте 229.1 пункта 229 настоящих Авиационных правил, составляло не более 90 минут;

226.2. данные для чистой траектории полета с двумя неработающими двигателями рассчитываются таким образом, чтобы самолет смог продолжать полет в ожидаемых метеорологических условиях от точки, где одновременно отказывают два двигателя, к аэродрому, на котором возможно выполнить посадку при использовании предписанной процедуры посадки с двумя неработающими двигателями. Чистая траектория полета гарантирует вертикальное расстояние, как минимум, 600 метров (2000 футов) над всей территорией и препятствиями на протяжении всего маршрута в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны от запланированной линии маршрутного пути. На высотах и в метеорологических условиях, требующих применения противообледенительной системы, необходимо учитывать влияние ее использования на чистую траекторию полета. Если точность навигации не соответствует, как минимум, навигационным требованиям RNAV 5, эксплуатант ВС обеспечивает чистую траекторию полета в пределах 18,5 км (10 морских миль) по обе стороны от траектории полета;

226.3. для расчета принимается условие, при котором два двигателя отказали в наиболее критической точке того участка маршрута, где самолет находится

на расстоянии от аэродрома, на котором соблюдены технические требования для обеспечения посадки при ожидаемой посадочной массе более, чем расстояние, соответствующее 90 минутам полета (в расчете на дистанцию, которую самолет преодолевает со всеми двигателями на крейсерской скорости полета максимальной дальности в МСА при штилевых условиях);

226.4. высота полета составляет не менее 450 метров (1500 футов) над аэродромом планируемой посадки после отказа двух двигателей;

226.5. слив (сброс) топлива в полете при использовании безопасной процедуры разрешается в количестве, необходимом для достижения аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива;

226.6. расчетная масса самолета в точке, где предполагается отказ двух двигателей, не менее чем та, в которую входит количество топлива, достаточное для прибытия на ожидаемый аэродром посадки на высоте, как минимум, 450 метров (1500 футов) над местом посадки и далее – достаточное для того, чтобы продолжить полет на эшелоне в течение 15 минут.

227. Эксплуатант ВС при выполнении посадки на аэродроме назначения или на любом из запасных аэродромов обеспечивает, чтобы посадочная масса самолета, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих Авиационных правил, не превышала максимальную посадочную массу, указанную для ожидаемых метеорологических условий в планируемое время посадки на аэродроме пункта назначения или на запасном аэродроме.

228. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы посадки ВС на сухие ВПП осуществлялись с соблюдением следующего:

228.1. посадочная масса самолета для посадки в расчетное время на аэродроме пункта назначения или на любом запасном аэродроме, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих Авиационных правил, обеспечивает выполнение остановки ВС с учетом пролета порогом ВПП на высоте 15 метров (50 футов) в пределах:

для самолетов с турбореактивными двигателями в пределах 60 % от LDA;

для самолетов с турбовинтовыми двигателями в пределах 70 % от LDA;

несмотря на требования абзацев второго и третьего настоящего подпункта для самолетов, допущенных к выполнению посадок с сокращенной посадочной дистанцией в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 233 настоящих Авиационных правил, в пределах 80 % от LDA;

228.2. для заходов на посадку по крутой глиссаде эксплуатант ВС использует данные о посадочной дистанции с учетом требований, изложенных в абзацах втором и третьем подпункта 228.1 настоящего пункта, и при высоте пролета над препятствиями менее 20 метров (60 футов) но не менее 10,7 метров (35 футов). При этом эксплуатант ВС соблюдает требования, изложенные в пункте 231 настоящих Авиационных правил;

228.3. для выполнения посадок с малой длиной пробега эксплуатант ВС рассчитывает потребную посадочную дистанцию с учетом требований, изложенных в абзацах втором и третьем подпункта 228.1 настоящего пункта, имеет специальное разрешение на выполнение посадок с малой длиной пробега в соответствии с требованиями, изложенным в пункте 232 настоящих Авиационных правил;

228.4. при определении посадочной массы эксплуатант ВС учитывает барометрическое давление аэродрома, уклон ВПП в направлении посадки, если он превышает 2 %, скорость ветра, которая составляет не более 50 % составляющей встречного ветра или не менее 150 % составляющей попутного ветра, все поправки, предусмотренные в руководстве по эксплуатации ВС;

228.5. при подготовке самолета к вылету расчет посадочной массы выполняется исходя из того, что:

самолет выполняет посадку на ВПП при наиболее благоприятных условиях и в наиболее благоприятном направлении при штилевых условиях;

самолет выполняет посадку на ВПП, которая наиболее пригодна с точки зрения параметров ветра, ожидаемых на аэродроме в момент посадки, учитывая вероятную скорость и направление ветра, характеристики управляемости самолета на земле, средства обеспечения посадки и рельеф местности;

228.6. если эксплуатант ВС не может выполнить требования, изложенные в абзаце третьем подпункта 228.5 настоящего пункта, для аэродрома пункта назначения вылет может быть разрешен при условии, что есть запасной аэродром, который полностью соответствует одному из условий:

подпунктов 228.1–228.4 настоящего пункта, если ВПП в расчетное время прибытия сухая;

подпункта 229.1 пункта 229 настоящих Авиационных правил, если ВПП в расчетное время прибытия мокрая или загрязнена.

229. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы посадки ВС на мокрые или загрязненные ВПП осуществлялись с соблюдением следующего:

229.1. если предоставленные метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, LDA соответствует одному из следующих значений:

посадочной дистанции, указанной в руководстве по эксплуатации ВС для использования на мокрых или загрязненных ВПП во время посадки, но не менее требуемой абзацами вторым и третьим подпункта 228.1 пункта 228 настоящих Авиационных правил, что применимо;

не менее 115 % требуемой посадочной дистанции, определенной с учетом требований, изложенных в абзацах втором и третьем подпункта 228.1 пункта 228 настоящих Авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, если посадочная дистанция для выполнения посадки на мокрых или загрязненных ВПП не указана в руководстве по эксплуатации ВС;

посадочная дистанция менее, чем требуется абзацем третьим настоящего подпункта, но не менее, требуемой абзацами вторым и третьим подпункта 228.1 пункта 228 настоящих Авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, если ВПП имеет специфические характеристики, улучшающие трение, и руководство по эксплуатации ВС включает конкретную дополнительную информацию о посадочной дистанции на таком типе ВПП;

несмотря на требования, изложенные в абзацах втором–четвертом настоящего подпункта для самолетов, допущенных к полетам с сокращенной посадочной дистанцией в соответствии требованиями, изложенными в пункте 233 настоящих Авиационных правил, посадочная дистанция определяется следующим образом – если предоставленные метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, посадочная дистанция определяется в соответствии с требованиями, изложенными в подпунктах 199.1 или 199.2 пункта 199 настоящих Авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, либо составляет 115 % посадочной дистанции, определенной для сухой ВПП, в зависимости от того, что больше;

229.2. если предоставленные метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, LDA составляет:

не менее посадочной дистанции, определенной в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 229.1 настоящего пункта, или не менее 115 % посадочной дистанции, определенной в соответствии с данными о посадочной дистанции при загрязнении или их эквивалентом в зависимости от того, что больше;

на специально подготовленных зимних ВПП может использоваться посадочная дистанция менее, чем требуется абзацем вторым настоящего подпункта, но не менее, требуемой подпунктом 229.1 настоящего пункта, если руководство по эксплуатации ВС включает конкретную дополнительную информацию о посадочной дистанции на загрязненных ВПП. Такая посадочная дистанция составляет не менее 115 % посадочной дистанции, указанной в руководстве по эксплуатации ВС;

229.3. в порядке частичной отмены требований, изложенных в подпункте 229.2 настоящего пункта, увеличение на 15 % не должно применяться, если оно уже включено в данные о посадочной дистанции или их эквивалент;

229.4. для подпунктов 229.1 и 229.2 настоящего пункта применяются требования, изложенные в подпунктах 228.2–228.4 пункта 228 настоящих Авиационных правил соответственно;

229.5. при подготовке самолета к вылету необходимо учитывать, что:

самолет выполнит посадку на наиболее благоприятную ВПП при штилевых условиях;

самолет выполнит посадку на ВПП, которая скорее всего будет определена с учетом вероятной скорости и направления ветра, характеристик наземного обслуживания самолета и других условий, таких как средства приземления и рельеф местности;

229.6. если эксплуатант ВС не может выполнить требования, изложенные в абзаце втором подпункта 229.5 настоящего пункта, для аэродрома пункта назначения, когда соответствующие метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть загрязнена и где посадка зависит от конкретной составляющей ветра, самолету разрешается вылет только в том случае, если определены два запасных аэродрома;

229.7. если эксплуатант ВС не может выполнить требования, изложенные в абзаце третьем подпункта 229.5 настоящего пункта, для аэродрома пункта назначения, когда соответствующие метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, самолет вылетает только при наличии запасного аэродрома;

229.8. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 229.6 и 229.7 настоящего пункта, на назначенных запасном аэродроме или аэродромах обеспечивается соблюдение одного из следующих условий, изложенных в:

подпунктах 228.1–228.4 пункта 228 настоящих Авиационных правил, если ВПП в расчетное время прибытия сухая;

подпунктах 229.1–229.4 настоящего пункта, если ВПП в расчетное время прибытия мокрая или загрязненная.

230. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с выполнением маневров с повышенными углами крена получает специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на выполнение полетов самолета с повышенными углами крена.

Для получения специального разрешения эксплуатант ВС подтверждает соблюдение следующих условий:

руководство по эксплуатации ВС содержит данные для заданного увеличения скорости полета и данные для построения траектории полета с учетом увеличенных углов крена и скорости;

в РПП предусмотрена процедура выполнения полетов с выполнением маневров с повышенными углами крена;

минимально необходимые метеорологические условия и ограничения по ветру определены для каждой ВПП;

летный экипаж подготовлен к выполнению полетов по планируемым маршрутам.

231. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с выполнением заходов на посадку по крутой глиссаде получает специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на выполнение захода на посадку по крутой глиссаде с углами наклона глиссады 4,5° или более и с высотой пролета над препятствиями в диапазоне 10,7–20 метров (35–60 футов).

Для получения специального разрешения эксплуатант ВС подтверждает соблюдение следующих условий:

в руководстве по эксплуатации ВС указан максимальный угол глиссады, любые другие ограничения, стандартные, нештатные или аварийные процедуры для захода на посадку по крутой глиссаде, а также поправки к длине ВПП при использовании критериев захода на посадку по крутой глиссаде;

для каждого аэродрома, на котором предполагается выполнение захода на посадку по крутой глиссаде, предусмотрена соответствующая система контроля глиссады, содержащая, как минимум, визуальную систему индикации глиссады, определены метеорологические минимумы, учитываются препятствия в зоне захода, тип контрольной точки глиссады и наведения на ВПП, минимально необходимая система визуализации на DH и MDA, соответствие бортового оборудования, квалификация пилота и детальное знание им аэродрома, ограничения и процедуры согласно руководству по эксплуатации ВС, критерии выбора маневра ухода на второй круг.

232. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с выполнением посадок с малой длиной пробега получает специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на выполнение посадки с малой длиной пробега.

Для получения специального разрешения эксплуатант ВС подтверждает соблюдение следующих условий:

дистанция, которая используется для вычисления допустимой посадочной массы, состоит из длины заявленной безопасной зоны плюс заявленная LDA;

государство аэродрома, определило необходимость проведения таких маневров посадки по причине месторасположения аэродрома или из-за отсутствия возможности расширить (продлить) ВПП;

вертикальное расстояние между направлением зрения пилота и траекторией нижней части колеса на самолете, который выполняет нормальную глиссаду, не превышает 3 метров;

минимум RVR (VIS) составляет не менее 1500 метров, а ограничения по ветру определены в руководстве по эксплуатации ВС;

определены и соблюдены требования относительно необходимого опыта пилота, его подготовки и детального изучения им аэродрома;

высота пересечения начала полезной длины заявленной безопасной зоны составляет 15 метров (50 футов);

используется заявленная безопасная зона, принятая государством аэродрома;

полезная длина заявленной безопасной зоны не превышает 90 метров;

ширина заявленной безопасной зоны не менее чем в два раза превышает ширину ВПП или в два раза превышает размах крыла, в зависимости от того, что больше, с центром на удлиненной осевой линии ВПП;

в объявленной безопасной зоне нет препятствий или неровностей на рельефе местности, которые могут создать опасность для самолета, подлетающего к ВПП, и в заявленной безопасной зоне не разрешается находиться передвижным объектам, пока ВПП используется для выполнения посадок с малой длиной пробега;

угол наклона заявленной безопасной зоны не превышает 5 % вверх и 2 % вниз в направлении посадки;

выполняются дополнительные условия, если такие определены специально уполномоченным органом в области гражданской авиации или уполномоченным органом в области авиации государства аэродрома, с учетом характеристик типа самолета, географических характеристик в районе захода на посадку, доступных аэродромных средств захода на посадку, а также с учетом факторов ошибки при заходе на посадку и ухода на второй круг.

233. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с сокращенной требуемой посадочной дистанцией получает специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Эксплуатант ВС может использовать процедуры выполнения посадок в пределах 80 % LDA при соблюдении следующих условий:

самолет оборудован для перевозки не более 19 пассажиров;

в руководстве по эксплуатации ВС содержатся сведения о возможности выполнения полетов с уменьшенной требуемой посадочной дистанцией;

самолет используется в нерегулярных коммерческих воздушных перевозках;

посадочная масса самолета позволяет выполнить посадку с полной остановкой в пределах уменьшенной посадочной дистанции;

имеет специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на выполнение посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией.

Для получения специального разрешения эксплуатант ВС подтверждает, что после проведения оценки рисков и, при необходимости, принятия корректирующих действий, достигнут приемлемый уровень безопасности для выполнения посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией, с учетом требований, изложенных в абзацах втором или третьем подпункта 228.1 пункта 228 настоящих Авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, и выполняются следующие условия:

заходы на посадку по крутой глиссаде и с относительной высотой пролета препятствий в диапазоне 10,7–20 метров (35–60 футов), полеты в условиях низкой видимости, неточные заходы на посадку не допускаются;

посадки с малой длиной пробега в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 232 настоящих Авиационных правил, не допускаются;

посадки на мокрые и загрязненные ВПП не допускаются;

эксплуатант ВС разработал и включил в РПП программу подготовки и проверки летного экипажа для выполнения посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией;

все оборудование, которое влияет на посадочные характеристики, находится в рабочем состоянии до начала полета;

летный экипаж квалифицирован, имеет опыт выполнения посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией на аэродроме, выполнил проверки в соответствии с программой подготовки и проверки, разрабатываемой эксплуатантом ВС;

исходя из условий для планируемого полета, командир ВС принимает окончательное решение о выполнении посадки с сокращенной посадочной дистанцией и может принять решение не выполнять такую посадку, если это несет угрозу безопасности полетов;

выполняются дополнительные условия аэродрома, если они определены уполномоченным органом по сертификации аэродромов в государствах аэродрома, с учетом физико-географических характеристик территории в зоне захода на посадку, доступных аэродромных средств захода на посадку и процедуры ухода на второй круг.

Эксплуатант ВС разрабатывает процедуру выполнения посадок с сокращенной посадочной дистанцией на аэродроме с соблюдением следующего:

в расчетное время прибытия не прогнозируется попутный ветер;

если прогнозируется, что ВПП будет мокрой в расчетное время прибытия, посадочная дистанция определяется в соответствии с требованиями, изложенными в подпунктах 199.1 или 199.2 пункта 199 настоящих Авиационных правил, в зависимости от обстоятельств либо составляет 115 % от посадочной дистанции, определенной для сухой ВПП, в зависимости от того, что больше;

в расчетное время прибытия отсутствуют прогнозируемые условия загрязнения ВПП;

в расчетное время прибытия отсутствуют прогнозируемые неблагоприятные метеорологические условия.

ГЛАВА 17
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА B

234. Эксплуатант ВС не может эксплуатировать самолет с одним газотурбинным двигателем при выполнении полетов ночью и в IMC, за исключением выполнения полетов по особым правилам визуального полета, без специального разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на SET-IMC, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Эксплуатант ВС рассматривает двухдвигательные самолеты, которые не обеспечивают выполнение требований, изложенных в пункте 242 настоящих Авиационных правил, для набора высоты как однодвигательные самолеты.

235. Командир ВС при выполнении взлета соблюдает следующие требования:

235.1. взлетная масса не превышает максимально допустимую взлетную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС, для конкретных метеорологических условий на аэродроме вылета;

235.2. указанная в руководстве по эксплуатации ВС потребная взлетная дистанция не превышает:

при умножении на коэффициент 1,25 – величину TORA;

если на аэродроме доступны концевая полоса безопасности и (или) чистая траектория взлета, то величину TORA, или при умножении на коэффициент 1,15 – величину TODA, или при умножении на коэффициент 1,3 – размер доступной дистанции прерванного взлета;

235.3. для выполнения требований, изложенных в подпункте 235.2 настоящего пункта, необходимо учитывать массу самолета в начале разбега, барометрическое давление на аэродроме, температуру наружного воздуха на аэродроме, тип покрытия ВПП и состояние ее поверхности, угол наклона ВПП в направлении взлета, скорость ветра, которая составляет не более 50 % значения встречной составляющей ветра или не менее 150 % значения попутной составляющей ветра, сокращение дистанции располагаемой длины ВПП после выруливания самолета на ВПП и выравнивания по курсу перед взлетом.

236. При определении высоты пролета препятствий при маневре взлета на многодвигательных самолетах необходимо руководствоваться следующим:

236.1. траектория взлета определяется таким образом, чтобы самолет пролетал над всеми препятствиями с запасом высоты (вертикальной дистанцией) не менее 15,2 метров (50 футов) или на горизонтальном расстоянии от препятствий не менее 90 метров плюс 0,125 x D, где D является расстоянием по горизонтали, которое самолет прошел с конца имеющейся TODA или от конца взлетной дистанции, если поворот был рассчитан перед концом TODA, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами 236.2 и 236.3 настоящего пункта. Для самолетов с размахом крыльев менее 60 метров можно использовать величину горизонтального расстояния до препятствий, равному половине длины размаха крыльев самолета плюс 60 метров плюс 0,125 x D. Предполагается, что:

траектория взлета начинается на высоте 15,2 метра (50 футов) над поверхностью земли в конце потребной взлетной дистанции, определенной в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 235.2 пункта 235 настоящих Авиационных правил, и заканчивается на высоте 450 метров (1500 футов) над поверхностью земли;

самолет выполняет полет без крена до высоты 15,2 метра (50 футов) над поверхностью земли, после чего разрешается выполнение отворота с углом крена не более 15°;

отказ критического двигателя происходит в точке на траектории взлета, где ожидается потеря визуального контакта с целью обхода препятствий;

градиент траектории взлета с высоты 15,2 метра (50 футов) до предполагаемой высоты, на которой откажет двигатель, равен среднему градиенту со всеми работающими двигателями во время набора высоты и перехода в конфигурацию полета по маршруту, умноженному на коэффициент 0,77;

градиент траектории взлета с высоты, которая была достигнута в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце пятом настоящего подпункта, до конца взлетной траектории равен градиенту набора высоты с OEI, указанному в руководстве по эксплуатации ВС;

236.2. в случаях, когда линия заданного пути на взлете не включает отклонения от линии курса более, чем на 15°, эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более, чем:

300 метров, если полет выполняется в условиях, обеспечивающих визуальное навигационное управление, или если доступны такие навигационные средства, которые позволяют пилоту выдерживать намеченную траекторию полета с той же точностью;

600 метров для полета в любых других условиях;

236.3. в случаях, когда линия заданного пути на взлете включает отклонения от линии курса более, чем на 15°, эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более, чем:

600 метров, если полет выполняется в условиях, обеспечивающих визуальное навигационное управление;

900 метров для полета в любых других условиях;

236.4. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 236.1–236.3 настоящего пункта, учитывается масса самолета в начале разбега, барометрическое давление на аэродроме, температура окружающей среды на аэродроме, а также скорость ветра, которая составляет не более 50 % значения встречной составляющей ветра, или не менее 150 % значения попутной составляющей ветра;

236.5. требования, изложенные в абзацах четвертом–шестом подпункта 236.1, в абзаце третьем подпункта 236.2 и в абзаце третьем подпункта 236.3 настоящего пункта, не применяются при эксплуатации по VFR днем.

237. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту многодвигательного самолета обеспечивает следующее:

237.1. самолет в метеорологических условиях, ожидаемых для полета, в случае отказа одного двигателя и остальными двигателями, работающими на крейсерском режиме, способен продолжать полет на соответствующих минимальных высотах безопасного полета или выше, указанных в РПП, до точки на высоте 300 метров (1000 футов) над аэродромом, в которой могут быть соблюдены соответствующие требования для обеспечения посадки;

237.2. предполагается, что на момент отказа двигателя:

самолет не летит на высоте, превышающей ту, на которой вертикальная скорость набора высоты составляет 90 метров (300 футов) в минуту со всеми двигателями, работающими на крейсерском режиме;

градиент на маршруте с OEI представляет собой общий градиент снижения или набора высоты в зависимости от ситуации соответственно увеличенный на 0,5 % или уменьшенный на 0,5 %.

238. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту однодвигательного самолета обеспечивает следующее:

238.1. самолет в метеорологических условиях, ожидаемых для полета, в случае отказа двигателя способен достичь места, где можно выполнить безопасную вынужденную посадку, если он не имеет специального разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации для выполнения полетов ночью и в IMC;

238.2. для соблюдения условий, определенных подпунктом 238.1 настоящего пункта, предполагается, что на момент отказа двигателя:

самолет не летит на высоте, на которой обеспечивается вертикальная скорость набора высоты не менее 90 метров (300 футов) в минуту с двигателем, работающем на крейсерском режиме;

маршрутный градиент траектории полета является общим градиентом снижения, увеличенным на 0,5 %.

239. Эксплуатант ВС при выполнении посадки на аэродроме пункта назначения или на любом из запасных аэродромов обеспечивает, чтобы посадочная масса самолета, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих Авиационных правил, не превышала максимальную посадочную массу, указанную для высоты и ожидаемой температуры наружного воздуха в расчетное время посадки на аэродроме пункта назначения или на запасном аэродроме.

240. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы посадки ВС на сухие ВПП осуществлялись с соблюдением следующего:

240.1. посадочная масса самолета для посадки в расчетное время на аэродроме пункта назначения или на любом запасном аэродроме, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих Авиационных правил, обеспечивает

выполнение остановки ВС в пределах 70 % от LDA с учетом пролета над порогом ВПП на высоте 15 метров (50 футов);

240.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 240.1 настоящего пункта, при соблюдении требований, изложенных в пункте 241 настоящих Авиационных правил, посадочная масса самолета для посадки в расчетное время на аэродроме пункта назначения, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих Авиационных правил, обеспечивает выполнение остановки ВС в пределах 80 % от LDA с учетом пролета над порогом ВПП на высоте 15 метров (50 футов);

240.3. при определении посадочной массы эксплуатант ВС учитывает барометрическое давление аэродрома, уклон ВПП в направлении посадки, если он превышает 2 %, скорость ветра, которая составляет не более 50 % от встречной составляющей скорости ветра или не менее 150 % от попутной составляющей скорости ветра, тип покрытия ВПП и состояния ее поверхности;

240.4. для выполнения заходов на посадку по крутой глиссаде эксплуатант ВС использует данные о посадочной дистанции, рассчитанные с учетом требований, изложенных в подпункте 240.1 настоящего пункта, и с учетом высоты пролета препятствий в диапазоне высот 10,7–20 метров (35–60 футов). При этом эксплуатант ВС соблюдает требования, изложенные в пункте 243 настоящих Авиационных правил;

240.5. для выполнения посадок с малой длиной пробега эксплуатант ВС рассчитывает данные о посадочной дистанции в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 240.1 настоящего пункта, и соблюдает требования, изложенные в пункте 244 настоящих Авиационных правил;

240.6. при подготовке самолета к вылету расчет посадочной массы выполняется исходя из того, что:

самолет выполняет посадку на ВПП при наиболее благоприятных условиях и в наиболее благоприятном направлении при штилевых условиях;

самолет выполняет посадку на ВПП, которая наиболее пригодна с точки зрения параметров ветра, ожидаемых на аэродроме в момент посадки, учитывая должным образом вероятную скорость и направление ветра, характеристики управляемости самолета на земле, средства обеспечения посадки и рельеф местности;

240.7. если эксплуатант ВС не может обеспечить выполнение условий для выполнения посадки на аэродроме пункта назначения, изложенных в абзаце третьем подпункта 240.6 настоящего пункта, самолету может быть разрешен вылет при условии, что есть запасной аэродром, на котором будут выполнены условия, изложенные в подпунктах 240.1–240.6 настоящего пункта.

241. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы посадки ВС на мокрые или загрязненные ВПП осуществлялись с соблюдением следующего:

241.1. если предоставленные метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, LDA соответствует одному из следующих значений:

посадочной дистанции, указанной в руководстве по эксплуатации ВС для использования на мокрых или загрязненных ВПП, но не менее требуемой пунктом 240 настоящих Авиационных правил;

не менее 115 % требуемой посадочной дистанции, определенной с учетом требований, изложенных в подпункте 240.1 пункта 240 настоящих Авиационных правил, если посадочная дистанция для выполнения посадки на мокрых или загрязненных ВПП не указана в руководстве по эксплуатации ВС;

посадочная дистанция менее, чем требуется абзацем третьем настоящего подпункта, но не менее, чем требуется подпунктом 240.1 пункта 240 настоящих Авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, и может использоваться в том случае, если в руководстве по эксплуатации ВС содержится конкретная дополнительная информация относительно посадочной дистанции на мокрых или загрязненных ВПП, которые имеют особые характеристики для улучшения сцепления;

несмотря на требования, изложенные в абзацах втором–четвертом настоящего подпункта, для самолетов, допущенных к полетам с сокращенной посадочной дистанцией в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 245 настоящих Авиационных правил, посадочная дистанция определяется исходя из того, что в расчетное время прибытия не прогнозируются условия загрязнения ВПП;

241.2. если в соответствующих метеорологических данных или прогнозах погоды указывается на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, потребная посадочная дистанция не превышает LDA. Эксплуатант ВС указывает в РПП данные посадочной дистанции, применяемые для таких условий.

242. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов с двумя двигателями при выполнении набора высоты при взлете и при уходе на второй круг обеспечивает соблюдение следующего:

242.1. при наборе высоты после взлета:

242.1.1 при всех работающих двигателях градиент набора высоты после взлета должен составлять не менее 4 %. При этом:

все двигатели работают на взлетном режиме;

шасси выпущено, за исключением случая, когда шасси может быть убрано за время не более семи секунд и можно считать, что оно убрано;

механизация крыла находится во взлетном положении;

скорость набора высоты не менее, чем большая величина из двух следующих: 1,1 x V_{MC} (минимальная эволютивная скорость с неработающим критическим двигателем) и 1,2 x V_{S1} (скорость сваливания или минимальная скорость установившегося полета в установленной конфигурации);

242.1.2. при одном неработающем двигателе градиент набора высоты на высоте 120 метров (400 футов) над взлетной поверхностью должен сохраняться положительным. При этом:

критический двигатель не работает и его винт находится в зафлюгированном положении для обеспечения минимального сопротивления;

второй двигатель работает на взлетном режиме;

шасси убрано;

механизация крыла находится во взлетном положении;

скорость набора высоты не менее скорости, достигнутой на высоте 15,2 метров (50 футов);

242.1.3. при одном неработающем двигателе градиент набора высоты должен составлять не менее 0,75 % на высоте 450 метров (1500 футов) над взлетной поверхностью. При этом:

критический двигатель не работает и его винт находится в зафлюгированном положении для обеспечения минимального сопротивления;

второй двигатель работает на взлетном режиме, не превышая ограничение по времени работы на этом режиме;

шасси убрано;

механизация крыла убрана;

скорость набора высоты поддерживается не менее 1,2 x V_{S1};

242.2. при уходе на второй круг в посадочной конфигурации:

242.2.1. при всех работающих двигателях градиент набора высоты после взлета должен составлять не менее 2,5 %. При этом:

мощности двигателей, достигнутой через восемь секунд после перемещения рычага управления двигателем с режима полетного малого газа на увеличение режима работы двигателей;

шасси выпущено;

механизация крыла в посадочном положении;

скорость набора высоты равна V_{REF} (расчетная скорость захода на посадку);

242.2.2. при одном неработающем двигателе градиент набора высоты составляет не менее 0,75 % на высоте 450 метров (1500 футов) над поверхностью земли. При этом:

критический двигатель не работает и его винт находится в зафлюгированном положении для обеспечения минимального сопротивления;

второй двигатель работает на взлетном режиме, не превышая ограничение по времени работы на этом режиме;

шасси убрано;

механизация крыла убрана;

скорость набора высоты поддерживается не менее 1,2 x V_{S1}.

243. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с выполнением заходов на посадку по крутой глиссаде получает специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на выполнение захода на посадку по крутой глиссаде с углами наклона глиссады 4,5° или более и с высотой пролета над препятствиями в диапазоне 10,7–20 метров (35–60 футов).

Для получения специального разрешения эксплуатант ВС подтверждает соблюдение следующих условий:

в руководстве по эксплуатации ВС указан максимальный угол глиссады, любые другие ограничения, стандартные, нештатные или аварийные процедуры для захода на посадку по крутой глиссаде, а также поправки к длине ВПП при использовании критериев относительно захода на посадку по крутой глиссаде;

для каждого аэродрома, на котором предполагается выполнение захода на посадку по крутой глиссаде, предусмотрена соответствующая система контроля глиссады, содержащая, как минимум, визуальную систему индикации глиссады. Определены и указаны метеорологические минимумы. Учитываются препятствия в зоне захода на посадку, тип контрольной точки глиссады и наведения на ВПП, минимальная необходимая система визуализации на DH и MDA, соответствие бортового оборудования, квалификация пилота и детальное знание им аэродрома, ограничения и процедуры согласно руководству по эксплуатации ВС, критерии выбора маневра ухода на второй круг.

244. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с выполнением посадок с малой длиной пробега получает специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на выполнение посадки с малой длиной пробега.

Для получения специального разрешения эксплуатант ВС подтверждает соблюдение следующих условий:

дистанция, которая используется для вычисления допустимой посадочной массы, состоит из длины заявленной безопасной зоны плюс заявленная LDA;

использование заявленной безопасной зоны разрешено уполномоченным органом в области авиации государства аэродрома;

в объявленной безопасной зоне нет препятствий или неровностей на рельефе местности, которые могут создать опасность для самолета, подлетающего к ВПП, и в заявленной безопасной зоне не разрешается находиться передвижным объектам пока ВПП используется для посадок с сокращенной посадочной дистанцией;

угол наклона заявленной безопасной зоны не превышает 5 % вверх и 2 % вниз в направлении посадки;

полезная длина заявленной безопасной зоны не превышает 90 метров;

ширина заявленной безопасной зоны не менее, чем в два раза превышает ширину ВПП с центром на удлиненной осевой линии ВПП;

высота пересечения начала полезной длины заявленной безопасной зоны составляет 15 метров (50 футов);

метеорологические минимумы указаны для каждой используемой ВПП и они не менее наибольшего из минимумов VFR или NPA;

определены и соблюдены требования относительно необходимого опыта пилота, его подготовки и детального изучения аэродрома;

выполнение дополнительных условий, если такие определены специально уполномоченным органом в области гражданской авиации или уполномоченным органом в области авиации государства аэродрома, с учетом характеристик типа самолета, географических характеристик в районе захода на посадку, доступных аэродромных средств захода на посадку, а также с учетом факторов ошибки при заходе на посадку и ухода на второй круг.

245. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с сокращенной требуемой посадочной дистанцией получает специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации для полетов с посадочной массой самолета, которая позволяет совершить посадку с полной остановкой в пределах 80 % LDA.

Специальное разрешение должно быть получено для каждой ВПП, на которую выполняются посадки с сокращенной требуемой посадочной дистанцией.

Для получения специального разрешения эксплуатант ВС подтверждает, что после проведения оценки рисков и, при необходимости, принятия корректирующих действий достигнут приемлемый уровень безопасности для выполнения посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией с учетом требований, изложенных в подпункте 240.1 пункта 240 настоящих Авиационных правил, достигнут и, как минимум, соблюдены следующие условия:

государство аэродрома определило необходимость проведения таких маневров посадки по причине месторасположения аэродрома или из-за отсутствия возможности расширить (продлить) ВПП;

посадки с малой длиной пробега в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 244 настоящих Авиационных правил, и неточные заходы на посадку не допускаются;

посадки на мокрые или загрязненные ВПП не допускаются;

эксплуатант ВС разработал, определил в РПП и реализовал конкретную процедуру управления ВС в зоне приземления. Эта процедура включает соответствующие инструкции по уходу на второй круг, когда приземление в определенной зоне не может быть выполнено;

эксплуатант ВС разработал программу подготовки и проверки летного экипажа для выполнения посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией;

летный экипаж квалифицирован, имеет опыт выполнения посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией на аэродроме, выполнил проверки в соответствии с программой подготовки и проверки, разрабатываемой эксплуатантом ВС;

установлены эксплуатационные процедуры, обеспечивающие поддержание в рабочем состоянии всего оборудования, влияющего на посадочные характеристики, и правильное использование летным экипажем систем и устройств торможения ВС;

эксплуатант ВС разработал и внедрил специальные инструкции по техническому обслуживанию ВС и эксплуатационные процедуры для систем торможения самолета в целях повышения надежности и работоспособности этих систем;

окончательный заход на посадку и посадка выполняются только в VMC;

выполняются дополнительные условия аэродрома, если они определены уполномоченным органом по сертификации аэродромов в государствах аэродрома с учетом физико-географических характеристик территории в зоне захода на посадку, доступных аэродромных средств захода на посадку и процедуры ухода на второй круг.

Эксплуатант ВС разрабатывает процедуру выполнения посадок с сокращенной посадочной дистанцией на аэродроме с соблюдением следующего:

в расчетное время прибытия не прогнозируется попутный ветер;

если прогнозируется, что ВПП будет мокрой или загрязненной в расчетное время прибытия, посадочная дистанция определяется в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 199.3 пункта 199 настоящих Авиационных правил, в зависимости от обстоятельств либо составляет 115 % от посадочной дистанции, определенной для сухой ВПП, в зависимости от того, что больше;

в расчетное время прибытия отсутствуют прогнозируемые условия загрязнения ВПП;

в расчетное время прибытия отсутствуют прогнозируемые неблагоприятные метеорологические условия.

ГЛАВА 18
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА С

246. Командир ВС при выполнении взлета соблюдает следующие требования:

246.1. взлетная масса не превышает максимальную взлетную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС, с учетом метеорологических условий на аэродроме вылета;

246.2. для самолетов, руководства по эксплуатации ВС которых содержат данные о необходимой длине ВПП для взлета без учета возможности отказа двигателя, потребная взлетная дистанция до достижения высоты 15,2 метра (50 футов) над поверхностью со всеми двигателями, работающими на взлетном режиме, умноженная на один из следующих коэффициентов – 1,33 – для самолетов с двумя двигателями, 1,25 – для самолетов с тремя двигателями, 1,18 – для самолетов с четырьмя двигателями, не превышает TORA на аэродроме вылета;

246.3. для самолетов, руководства по эксплуатации ВС которых содержат данные о длине ВПП и учитывают возможность отказа двигателя, выполняются следующие требования в соответствии с положениями руководства по эксплуатации ВС:

дистанция прерванного взлета не превышает располагаемую дистанцию прерванного взлета;

взлетная дистанция не превышает располагаемую взлетную дистанцию, причем свободная от препятствий дистанция не превышает половины TORA;

дистанция разбега самолета не превышает величину TORA;

скорость V_1 используется как для прерванного, так и для продолженного взлета;

на мокрой или загрязненной ВПП взлетная масса не превышает разрешенную взлетную массу для взлета с сухой полосы в аналогичных условиях;

246.4. при выполнении взлета учитываются барометрическое давление на аэродроме, температура наружного воздуха на аэродроме, тип покрытия ВПП и состояние ее поверхности, угол уклона ВПП в направлении взлета, скорость ветра, которая составляет не более 50 % известного значения встречной составляющей скорости ветра или не менее 150 % известного значения попутной составляющей скорости ветра, сокращение дистанции располагаемой длины ВПП после выруливания самолета на ВПП и выравнивания по курсу перед взлетом.

247. При определении высоты пролета препятствий при маневре взлета необходимо руководствоваться следующим:

247.1. траектория взлета с OEI определяется таким образом, чтобы самолет пролетал над всеми препятствиями с запасом высоты (вертикальной дистанцией) не менее 15,2 метра (50 футов) плюс 0,01 x D, или на горизонтальном расстоянии не менее 90 метров плюс 0,125 x D, где D – расстояние по горизонтали, которое самолет пролетел от конца TODA. Для самолетов с размахом крыла менее 60 метров можно использовать величину горизонтальной дистанции до препятствий, равный половине размаха крыла самолета плюс 60 метров плюс 0,125 x D;

247.2. траектория взлета начинается на высоте 15,2 метра (50 футов) над поверхностью земли в конце потребной взлетной дистанции, определенной в соответствии с требованиями, изложенными в подпунктах 246.1 и 246.2 пункта 246 настоящих Авиационных правил, и заканчивается на высоте 450 метров (1500 футов) над поверхностью земли;

247.3. для соблюдения требований, изложенных в подпункте 247.1 настоящего пункта, учитываются масса самолета в начале разбега, барометрическое давление на аэродроме, температура наружного воздуха на аэродроме, скорость ветра, которая составляет не более 50 % значения встречной составляющей ветра или не менее 150 % значения попутной составляющей ветра;

247.4. изменение линии заданного пути при выполнении взлета не допускается до достижения высоты 15,2 метра (50 футов) над поверхностью земли. Изменение линии заданного пути на траектории взлета до высоты 120 метров (400 футов) допускается с креном самолета не более 15°. На высоте более 120 метров (400 футов) можно увеличивать углы крена самолета более 15°, но не более 25°. Делается соответствующая поправка на влияние угла крена на рабочие скорости и траекторию полета, включая увеличение расстояния в результате увеличения рабочих скоростей;

247.5. в случаях, когда линия заданного пути на взлете не включает отклонения от линии курса более чем на 15°, эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более, чем:

300 метров, если пилот способен выдерживать необходимую навигационную точность полета в зоне учета препятствий;

600 метров для полета при остальных условиях;

247.6. в случаях, когда линия заданного пути на взлете включает отклонения от линии курса более, чем на 15° эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более, чем:

600 метров, если пилот способен выдерживать необходимую навигационную точность полета в зоне учета препятствий;

900 метров для полета в любых других условиях;

247.7. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 247.1–247.6 настоящего пункта, эксплуатант ВС устанавливает порядок действий в нештатной или аварийной ситуациях и обеспечивает безопасный маршрут, избегая препятствий таким образом, чтобы самолет смог продолжить полет с соблюдением требований, изложенных в пункте 248 настоящих Авиационных правил, или выполнить посадку на аэродроме вылета или на запасном аэродроме при взлете.

248. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту обеспечивает, чтобы в ожидаемых метеорологических условиях полета на протяжении всего маршрута или на участках запланированного изменения маршрута самолет сохранял способность изменения высоты с вертикальной скоростью набора не менее 90 метров (300 футов) в минуту со всеми работающими двигателями на расчетном режиме для:

минимальных высот полета на всех этапах маршрута или запланированного изменения маршрута, указанных или рассчитанных на основе информации, содержащейся в РПП;

минимальных высот для обеспечения соответствия условиям, предусмотренным пунктами 249 и 250 настоящих Авиационных правил.

249. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту с OEI обеспечивает следующее:

249.1. в ожидаемых метеорологических условиях полета при отказе одного двигателя в любой точке маршрута (или в точке запланированного изменения маршрута), когда остальные двигатели работают на крейсерском режиме, самолет способен продолжить полет с крейсерской высоты полета до аэродрома, на котором можно выполнить посадку в соответствии с требованиями, изложенными в подпунктах 252.1 или 252.2 пункта 252 настоящих Авиационных правил, в зависимости от ситуации. Самолет обходит препятствия в пределах 9,3 км (или 5 морских миль) по обе стороны от намеченного маршрута с запасом высоты не менее:

300 метров (1000 футов), если самолет может выполнять горизонтальный полет и обеспечить, при необходимости, положительный градиент набора высоты;

600 метров (2000 футов), если самолет может обеспечить только отрицательный градиент изменения высоты;

249.2. высота полета составляет не менее 450 метров (1500 футов) над аэродромом, где выполняется посадка в случае отказа одного двигателя;

249.3. допустимая вертикальная скорость набора высоты на 45 метров (150 футов) в минуту меньше, чем располагаемая вертикальная скорость набора высоты;

249.4. запас ширины, указанный в подпункте 249.1 настоящего пункта, увеличивается до 18,5 км (10 морских миль), если точность навигации не отвечает, как минимум, требованиям RNAV 5;

249.5. слив (сброс) топлива в полете, при использовании соответствующей безопасной процедуры слива (сброса), разрешается в количестве, обеспечивающим остаток топлива на борту для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива.

250. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту самолета с тремя или более двигателями, два из которых являются неработающими обеспечивает следующее:

самолет с тремя или более двигателями не выполняет полет по маршруту, на котором не обеспечивается удаление из любой точки маршрута, соответствующее времени полета не более 90 минут со всеми работающими на крейсерском режиме двигателями в МСА при штилевых условиях, до аэродрома, на котором выполняются требования, изложенные в подпункте 252.1 пункта 252 настоящих Авиационных правил, для ожидаемой посадочной массы, если не соблюдаются требования, изложенные в абзацах третьем – седьмом настоящего пункта;

траектория полета с двумя неработающими двигателями позволяет самолету продолжать полет в ожидаемых метеорологических условиях с запасом высоты не менее 600 метров (2000 футов) над всеми препятствиями в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны от намеченной линии пути до аэродрома, на котором соблюдены соответствующие требования для обеспечения посадки;

для расчета принимается, что два двигателя вышли из строя в наиболее критической точке того участка маршрута, где самолет находится на расстоянии от аэродрома, на котором соблюдены соответствующие требования для обеспечения посадки при ожидаемой посадочной массе, более, чем расстояние, соответствующее более 90 минут полета (в расчете на дистанцию, которую самолет преодолевает со всеми двигателями на крейсерской скорости полета максимальной дальности в МСА при штилевых условиях);

расчетная масса самолета в точке, где предполагается, что оба двигателя вышли из строя, не менее той, которая включает в себя достаточное количество топлива для полета на аэродром, на котором предполагается посадка. После этого, обеспечивается полет на высоте не менее 450 метров (1500 футов) в зоне аэродрома в течение 15 минут на крейсерской скорости или крейсерском режиме работы двигателей, в зависимости от ситуации;

вертикальная скорость набора высоты на 45 метров (150 футов) в минуту меньше, чем располагаемая вертикальная скорость набора высоты, указанная в руководстве по эксплуатации ВС для конкретных условий;

если точность навигации не соответствует, как минимум, навигационным требованиям RNAV 5, эксплуатант ВС обеспечивает чистую траекторию полета в пределах 18,5 км (10 морских миль) по обе стороны от траектории полета;

слив (сброс) топлива в полете при использовании соответствующей безопасной процедуры слива (сброса) разрешается в количестве, обеспечивающем остаток топлива на борту для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку, при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива.

251. Посадочная масса самолета, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих Авиационных правил, не превышает максимальную посадочную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС для метеорологических условий, ожидаемых в расчетное время посадки на аэродроме пункта назначения и запасном аэродроме.

252. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы посадки ВС на сухие, мокрые или загрязненные ВПП осуществлялись с соблюдением следующего:

252.1. посадка на сухие ВПП:

252.1.1. посадочная масса самолета, для посадки в расчетное время на аэродроме пункта назначения или на любом запасном аэродроме, определенная с учетом требований,

изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих Авиационных правил, обеспечивает выполнение остановки ВС в пределах 70 % от LDA с учетом пролета над порогом ВПП на высоте 15 метров (50 футов);

252.1.2. при определении посадочной массы самолета эксплуатант ВС учитывает барометрическое давление аэродрома, уклон ВПП в направлении посадки, если он превышает 2 %, скорость ветра, которая составляет не более 50 % от встречной составляющей скорости ветра или не менее 150 % от попутной составляющей скорости ветра, тип покрытия ВПП и состояния ее поверхности;

252.1.3. при подготовке самолета к вылету расчет посадочной массы выполняется исходя из того, что:

самолет выполняет посадку на ВПП при наиболее благоприятных условиях и в наиболее благоприятном направлении при штилевых условиях;

самолет выполняет посадку на ВПП, которая наиболее пригодна с точки зрения параметров ветра, ожидаемых на аэродроме в момент посадки, учитывая должным образом вероятную скорость и направление ветра, характеристики управляемости самолета на земле, средства обеспечения посадки и рельеф местности;

252.1.4. если эксплуатант ВС не может обеспечить выполнение условий для выполнения посадки на аэродроме пункта назначения, изложенные в абзаце третьем подпункта 252.1.3 настоящего пункта, самолету может быть разрешен вылет только при наличии запасного аэродрома, на котором будут выполнены условия, изложенные в подпунктах 252.1.1 и 252.1.2 настоящего пункта;

252.2. посадка на мокрые или загрязненные ВПП:

252.2.1. если предоставленные метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой, LDA соответствует одному из следующих значений:

посадочной дистанции, указанной в руководстве по эксплуатации ВС для использования на мокрых или загрязненных ВПП, но не менее требуемой подпунктом 252.1 настоящего пункта;

не менее 115 % требуемой посадочной дистанции, определенной с учетом требований, изложенных в подпункте 252.1 настоящего пункта, если посадочная дистанция для выполнения посадки на мокрых или загрязненных ВПП не указана в руководстве по эксплуатации ВС;

252.2.2. если в соответствующих метеорологических данных и (или) прогнозах погоды указывается, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, потребная посадочная дистанция не превышает LDA. Эксплуатант ВС указывает в РПП данные посадочной дистанции, применяемые для таких условий.

ГЛАВА 19
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССОВ

253. Эксплуатант ВС осуществляет эксплуатацию вертолетов в соответствии с применимыми требованиями к летно-техническими характеристикам классов и руководствуется следующим:

253.1. вертолеты при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1 эксплуатируются:

при осуществлении эксплуатации от (до) аэродромов или посадочных площадок, расположенных в густонаселенном районе, за исключением эксплуатации на (с) рабочей посадочной площадке в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 261 настоящих Авиационных правил;

при MOPSC более 19 мест, за исключением эксплуатации от (до) вертопалубы в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2 при наличии полученного специального разрешения в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 272 настоящих Авиационных правил;

253.2. вертолеты, имеющие MOPSC 19 мест или менее, но более 9 мест, эксплуатируются в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 или 2;

253.3. вертолеты, имеющие MOPSC 9 мест или менее, эксплуатируются в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 или 3.

254. Эксплуатант ВС при эксплуатации вертолетов руководствуется следующим:

254.1. масса вертолета перед взлетом и в точке, начиная с которой пересматривается рабочий план полета в случае изменения рабочего плана полета не более, чем масса для запланированного полета, с учетом ожидаемого уменьшения массы в полете, а также в расчете на аварийный слив топлива;

254.2. данные, содержащиеся в руководстве по эксплуатации ВС, используются для определения соответствия требованиям к летно-техническим характеристикам классов. При необходимости, эксплуатант ВС может определить дополнительные требования для расчетов с указанием таких данных в РПП. При осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3 необходимо учитывать все данные, включенные в руководство по эксплуатации ВС, с целью предотвращения двойного применения таких данных;

254.3. для соблюдения требований при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3 необходимо учитывать следующие параметры:

массу вертолета;

конфигурацию вертолета;

эксплуатационные процедуры;

эксплуатацию любых систем, оказывающих неблагоприятное влияние на летно-технические характеристики;

метеорологические условия, в частности барометрическое давление, температуру наружного воздуха, скорость ветра применительно к взлету, траектории взлета и посадки. При учете скорости ветра должно учитываться не более 50 % от любой сообщенной составляющей встречного ветра, равной 5 узлам или более. В случаях, когда руководством по эксплуатации ВС разрешено выполнение взлета и посадки с попутным ветром, и во всех случаях для траектории взлета учитывается не менее 150 % любой сообщенной попутной составляющей ветра. В случаях, когда оборудование для измерения скорости ветра позволяет выполнять точные измерения скорости ветра над точками взлета и посадки, составляющая ветра более 50 % может быть установлена эксплуатантом ВС при условии, если эксплуатант ВС продемонстрирует специально уполномоченному органу в области гражданской авиации, что близость к FATO и повышение точности измерительного оборудования скорости ветра обеспечивают эквивалентный уровень безопасности;

254.4. командир вертолета может выполнять полеты над густонаселенными районами при условии, что:

вертолет сертифицирован по категории A или B;

меры безопасности устанавливаются для предотвращения неоправданной опасности для людей или имущества на земле, и операция и ее SOP разрешены;

254.5. эксплуатанту ВС необходимо:

установить эксплуатационные процедуры для минимизации последствий отказа двигателя;

разработать программу подготовки членов экипажа по действиям в случае критического отказа двигателя;

обеспечить, чтобы все члены экипажа и специалисты по выполнению задач на борту вертолета были проинформированы о процедурах, которые выполняются в случае вынужденной посадки;

254.6. эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы масса вертолета при взлете, посадке или зависании не превышала максимальную массу:

для выполнения зависания вне зоны влияния земной поверхности со всеми двигателями, работающими на соответствующей мощности;

если преобладают условия, при которых зависание выполняется в зоне влияния земной поверхности, масса вертолета не превышает максимальную массу, указанную для зависания в зоне влияния земной поверхности со всеми двигателями, работающими на соответствующей мощности, при условии, что преобладающие условия позволяют выполнять зависание в зоне влияния земной поверхности при максимальной заданной массе.

255. При определении высоты пролета препятствий при маневре взлета необходимо руководствоваться следующим:

255.1. в целях соблюдения требований к пролету препятствий, учитываются препятствия, расположенные за пределами FATO, на траектории взлета или ухода на второй круг, если боковое расстояние от ближайшей точки на поверхности ниже предполагаемой траектории и находится не далее, чем:

для эксплуатации согласно VFR – половины минимальной ширины FATO или эквивалентной зоны, определенной в руководстве по эксплуатации ВС, или, если такая ширина не определена, величины 0,75 x D, где D – размер вертолета с вращающимися винтами плюс наибольшая величина из следующих двух 0,25 x D или 3 метра, плюс 0,1 x дистанция, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции, для выполнения полетов днем по VFR или 0,15 x дистанция, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции, для выполнения полетов ночью по VFR;

для эксплуатации по IFR наибольшей величине из следующих – 1,5 x D или 30 метров, плюс 0,1 x дистанция, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции, для выполнения полетов по IFR с точным наведением по курсу или 0,15 x дистанция, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции, для выполнения полетов по IFR со стандартным наведением по курсу или 0,3 x дистанция, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции, для выполнения полетов по IFR без наведения по курсу. При этом при рассмотрении траектории ухода на второй круг, отклонение зоны учета препятствий учитывается только после окончания располагаемой взлетной дистанции;

для эксплуатации, при которой первоначальный взлет выполняется визуально с дальнейшим переходом на полет по IFR или в IMC в точке перехода, условия, указанные в абзаце втором настоящего подпункта, применяются до точки перехода, а условия, указанные в абзаце третьем настоящего подпункта, применяются после точки перехода. Точка перехода не может быть расположена до окончания потребной взлетной дистанции для вертолетов при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1 или до характерной точки после взлета для вертолетов при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2;

255.2. при взлете с применением процедуры резервного или бокового перехода для целей соблюдения требований относительно высоты пролета над препятствием учитываются препятствия, расположенные в зоне резервного или бокового перехода. При этом, боковое расстояние от ближайшей точки на поверхности ниже предполагаемой траектории полета не должно превышать половины минимальной ширины, определенной в руководстве по эксплуатации ВС, или, если такая ширина вообще не определена, величины 0,75 x D, плюс набольшая величина из следующих двух – 0,25 x D или 3 метра, плюс 0,1 x расстояние, пройденное от точки окончания FATO для дневной эксплуатации по VFR или 0,15 x расстояние, пройденное от точки окончания FATO для ночной эксплуатации по VFR;

255.3. препятствиями можно пренебречь, если расстояние до них более:

7 x радиус несущего винта при выполнении полетов днем, если обеспечивается точность навигации в VMC во время набора высоты;

10 x радиус несущего винта при выполнении полетов ночью, если обеспечивается точность навигации в VMC во время набора высоты;

300 метров, если точность навигации обеспечивается использованием навигационных технических средств;

900 метров во всех остальных случаях.

ГЛАВА 20
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 1

256. Для операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1 вертолеты (при наличии сертификата типа) эксплуатанта ВС сертифицированы по категории А или ее эквиваленте.

257. Командир ВС при выполнении взлета соблюдает следующие требования:

257.1. взлетная масса вертолета не превышает максимальную взлетную массу, которая приведена в руководстве по эксплуатации ВС для выполнения соответствующей процедуры;

257.2. взлетная масса вертолета обеспечивает соблюдение следующего:

пилот имеет возможность прервать взлет и приземлиться в FATO в случае отказа критического двигателя;

RTODRH не превышает RTODAH;

TODRH не превышает TODAH;

несмотря на требования, изложенные в абзаце четвертом настоящего подпункта, TODRH может превышать TODAH, если вертолет с отказавшим критическим двигателем, выявленным в TDP, может при продолжении взлета обойти все препятствия на пути к концу потребной взлетной дистанции с запасом высоты не менее 10,7 метров (35 футов);

257.3. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 257.1 и 257.2 настоящего пункта, учитываются соответствующие параметры, изложенные в подпункте 254.3 пункта 254 настоящих Авиационных правил, для взлета с аэродрома или посадочной площадки;

257.4. часть взлета до TDP включительно выполняется в условиях четкой видимости поверхности, чтобы можно было осуществить маневр прерванного взлета;

257.5. при взлете с применением процедуры резервного или бокового перехода в случае отказа критического двигателя, выявленного в TDP или ранее, проход над всеми препятствиями в зоне резервного или бокового перехода осуществляется с достаточным запасом высоты над ними.

258. При определении высоты пролета препятствий при маневре взлета необходимо руководствоваться следующим:

258.1. с момента окончания потребной взлетной дистанции в случае отказа критического двигателя в TDP:

взлетная масса вертолета должна быть такой, чтобы на траектории взлета вертолета обеспечивалось сохранение вертикального запаса высоты над всеми препятствиями, расположенными на траектории набора высоты не менее 10,7 метра (35 футов) для выполнения полетов по VFR и 10,7 метра (35 футов) + 0,01 х дистанцию, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции для выполнения полетов по IFR. Препятствия учитываются, как определено в пункте 255 настоящих Авиационных правил;

в случае изменения направления полета более чем на 15°, пилот предпринимает необходимые корректирующие действия для исключения влияния угла крена на соответствие требований к облету препятствий. Изменение направления полета не начинается до достижения высоты в 61 метр (200 футов) над взлетной поверхностью, за исключением ситуации, когда изменение направления полета является частью разрешенной процедуры и содержится в руководстве по эксплуатации ВС;

258.2. для соблюдения требований, изложенных в подпункте 258.1 настоящего пункта, учитываются параметры на аэродроме или посадочной площадке, указанные в подпункте 254.3 пункта 254 настоящих Авиационных правил.

259. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту с OEI обеспечивает, чтобы:

259.1. масса вертолета и траектория его полета во всех точках маршрута при неработающем критическом двигателе и в ожидаемых метеорологических условиях позволяла обеспечить соблюдение следующих требований:

если предполагается, что полет будет выполняться при отсутствии видимости поверхности, вертолет способен выполнять набор высоты со скоростью

не менее 15 метров (50 футов) в минуту с неработающим критическим двигателем на высоте не менее 300 метров (1000 футов) в равнинной местности или 600 метров (2000 футов) в горной местности над рельефом местности и над всеми препятствиями на маршруте в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны от линии пути;

если предполагается, что полет будет выполняться при отсутствии видимости поверхности, траектория полета обеспечивала продолжение полета с крейсерской высоты до высоты 300 метров (1000 футов) над посадочной площадкой, где посадка может быть выполнена в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 260 настоящих Авиационных правил. Траектория полета имеет вертикальный запас, как минимум, 300 метров (1000 футов) в равнинной местности и 600 метров (2000 футов) в горной местности над рельефом местности и над всеми препятствиями на маршруте в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны от линии пути. Можно использовать различную технику снижения;

если предполагается, что полет будет выполняться в VMC при условии видимости поверхности, траектория полета обеспечивала продолжение полета с крейсерской высоты до высоты 300 метров (1000 футов) над посадочной площадкой, где посадка может быть выполнена в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 260 настоящих Авиационных правил, не находясь при этом ниже соответствующей минимальной высоты полета. Препятствия учитываются в пределах 900 метров по обе стороны от траектории полета;

259.2. в целях соблюдения требований, изложенных в абзацах втором и третьем подпункта 259.1 настоящего пункта:

предполагается, что критический двигатель откажет в наиболее критической точке маршрута;

учитывается влияние ветра на траекторию полета;

в случае необходимости, слив (сброс) топлива производить только в той мере, в какой это соответствует достижению аэродрома или рабочей посадочной площадки с необходимыми запасами топлива и с использованием безопасной процедуры;

в случае необходимости, слив (сброс) топлива над местностью выполняется на высотах не менее 300 метров (1000 футов);

259.3. ширина полосы учета препятствий по обе стороны от линии пути, определяемая абзацами вторым и третьим подпункта 259.1 настоящего пункта, увеличивается до 18,5 км (10 морских миль), если в течение 95 % общего времени полета нельзя достичь соответствующей навигационной точности.

260. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы посадки вертолета осуществлялись с соблюдением следующего:

260.1. посадочная масса вертолета в ожидаемое время посадки не превышает максимальную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС, для соответствующего полета;

260.2. в случае отказа критического двигателя, выявленного в или до LDP, можно выполнить посадку и остановиться в пределах FATO или выполнить прерванную посадку с обходом всех препятствий на траектории полета с вертикальным запасом в 10,7 метров (35 футов). При этом учитываются только те препятствия, которые предусмотрены пунктом 255 настоящих Авиационных правил;

260.3. в случае отказа критического двигателя, выявленного в LDP или после ее прохождения, можно:

обойти все препятствия на пути захода на посадку;

выполнить посадку и остановиться в пределах FATO;

260.4. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 260.1–260.3 настоящего пункта, учитываются соответствующие параметры, указанные в подпункте 254.3 пункта 254 настоящих Авиационных правил, для расчетного времени посадки на аэродроме пункта назначения, посадочной площадки или на любом запасном аэродроме (посадочной площадке) при наличии такой необходимости;

260.5. часть посадки от LDP к точке приземления выполняется в условиях видимости поверхности.

261. Эксплуатант ВС при выполнении полетов на (с) рабочие посадочные площадки руководствуется следующим:

261.1. полеты на (с) рабочую посадочную площадку могут выполняться вертолетами при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2 без соблюдения требований, изложенных в подпункте 264.2 пункта 264 или в подпункте 267.2 пункта 267 настоящих Авиационных правил, с условием соблюдения всех следующих условий:

рабочая посадочная площадка использовалась до 1 июля 2002 г.;

размер рабочей посадочной площадки или высота препятствий на подходах к ней не обеспечивают соблюдение требований для осуществления операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1;

эксплуатация осуществляется на вертолете с MOPSC 6 мест или менее;

эксплуатант ВС соответствует требованиям, изложенным в абзацах третьем и четвертом подпункта 263.2 пункта 263 настоящих Авиационных правил;

масса вертолета не превышает максимальную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС для 8 % градиента набора высоты в штилевых условиях при безопасной взлетной скорости, с неработающим критическим двигателем, а остальные двигатели работают на соответствующем режиме мощности;

эксплуатант ВС получил от специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, а также от уполномоченного органа в области авиации государства, на территории которого планируется осуществление эксплуатации ВС, специальное разрешение на выполнение таких полетов;

261.2. в РПП установлены процедуры для конкретной рабочей посадочной площадки – с целью минимизировать период, в течение которого будет существовать опасность для пассажиров в вертолете и людей на поверхности в случае отказа двигателя вертолета во время взлета и посадки;

261.3. для каждой рабочей посадочной площадки в РПП должно быть определено и приведено следующее:

схема или аннотированная фотография, показывающие основные параметры и размеры рабочей посадочной площадки, несоответствия требованиям к работе при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1;

основные риски, угрозы и план действий на случай возникновения авиационных событий.

ГЛАВА 21
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 2

262. Для осуществления операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2 вертолеты (при наличии сертификата типа) эксплуатанта ВС сертифицированы по категории А или ее эквиваленте.

263. Эксплуатант ВС при выполнении полетов без гарантированной возможности выполнения безопасной вынужденной посадки руководствуется следующим:

263.1. полеты без гарантированной возможности выполнить безопасную вынужденную посадку при выполнении маневров взлета и посадки выполняются только в случае, если эксплуатант ВС получил на выполнение таких полетов специальное разрешение от специально уполномоченного органа в области гражданской авиации;

263.2. для получения и сохранения действия специального разрешения на выполнение полетов без гарантированной возможности выполнения безопасной вынужденной посадки эксплуатанту ВС необходимо:

проводить оценку риска с указанием типа вертолета, видов авиационных работ;

соблюдать и поддерживать стандарт модели вертолета, двигателя, определенный производителем, проводить техническое обслуживание, предписанное производителем

вертолета или двигателя, включить процедуры взлета и посадки в РПП, если они не описаны в руководстве по эксплуатации ВС, разработать и включить в РПП программу подготовки летных экипажей, организовать систему для сообщения производителю о проблемах снижения мощности, случаях самовыключения или отказа двигателя;

внедрить систему мониторинга за работоспособностью вертолета.

264. Командир вертолета при выполнении взлета соблюдает следующие требования:

264.1. взлетная масса не превышает максимальную взлетную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС для набора высоты со скоростью 45 метров (150 футов) в минуту на высоте 300 метров (1000 футов) над уровнем аэродрома или посадочной площадки с одним неработающим критическим двигателем, а оставшийся двигатель (двигатели) работает на соответствующем режиме мощности;

264.2. для выполнения полетов, которые отличаются от указанных в пункте 263 настоящих Авиационных правил, взлет выполняется таким образом, чтобы безопасную вынужденную посадку можно было выполнять до точки, в которой возможно безопасное продолжение полета;

264.3. при выполнении полетов в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 263 настоящих Авиационных правил, в дополнение к требованиям, изложенным в подпункте 264.1 настоящего пункта:

взлетная масса не превышает максимальную взлетную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС при зависании вне зоны влияния земной поверхности в штилевых условиях со всеми работающими двигателями на соответствующем режиме мощности;

при эксплуатации с вертопалубы рассчитанная взлетная масса обеспечивает пролет всех препятствий с надлежащим запасом высоты на траектории с учетом высоты вертопалубы при отказе критического двигателя вертолетами с MOPSC более 19 мест, а также любыми вертолетами, которые эксплуатируются с вертопалубы в неблагоприятной обстановке;

264.4. для соответствия требованиям, изложенным в подпунктах 264.1–264.3 настоящего пункта, учитываются соответствующие параметры, требуемые подпунктом 254.3 пункта 254 настоящих Авиационных правил для точки (посадочной площадки) отправления;

264.5. часть взлета до выполнения условий, изложенных в пункте 265 настоящих Авиационных правил, выполняется в условиях видимости поверхности земли.

265. Командир вертолета при определении высоты пролета препятствий при маневре взлета с точки в пределах этапа взлета и начального набора высоты, до которой возможность безопасного продолжения полета вертолета при неработающем критическом двигателе не гарантирована и может потребоваться вынужденная посадка, или до высоты не более 60 метров (200 футов) над поверхностью взлета с неработающим критическим двигателем соблюдает требования, изложенные в пункте 258 настоящих Авиационных правил.

266. Командир вертолета при выполнении полета по маршруту с OEI соблюдает требования, изложенные в пункте 259 настоящих Авиационных правил.

267. Командир вертолета при выполнении посадки соблюдает следующие требования:

267.1. посадочная масса в расчетное время посадки не превышает максимальную взлетную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС для набора высоты со скоростью 45 метров (150 футов) в минуту на высоте 300 метров (1000 футов) над уровнем аэродрома или посадочной площадки с неработающим критическим двигателем, и оставшиеся двигатели работают с соответствующей номинальной мощностью;

267.2. если критический двигатель отказал в любой точке глиссады захода на посадку:

маневр прерванной посадки (ухода на второй круг) может выполняться с соблюдением требований, изложенных в пункте 265 настоящих Авиационных правил;

при выполнении полетов, отличающихся от указанных в пункте 263 настоящих Авиационных правил, вертолет может выполнить безопасную вынужденную посадку;

267.3. при выполнении полетов в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 263 настоящих Авиационных правил, в дополнение к требованиям, изложенным в подпункте 267.1 настоящего пункта:

посадочная масса не превышает максимальную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС для висения вне зоны влияния земли в штилевых условиях со всеми работающими двигателями на соответствующем режиме мощности;

при эксплуатации с вертопалубы рассчитанная посадочная масса обеспечивает пролет всех препятствий с надлежащим запасом высоты на глиссаде с учетом высоты вертопалубы при отказе критического двигателя вертолетами с MOPSC более 19 мест, а также любыми вертолетами, которые эксплуатируются с вертопалубы в неблагоприятной обстановке;

267.4. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 267.1–267.3 настоящего пункта, учитываются соответствующие параметры, указанные в подпункте 254.3 пункта 254 настоящих Авиационных правил для аэродрома пункта назначения (посадочной площадки) или, в случае необходимости, для запасного аэродрома (посадочной площадки) пункта назначения;

267.5. этап посадки, после которого требования, изложенные в абзаце втором подпункта 267.2 настоящего пункта, не могут быть выполнены, выполняется в условиях видимости поверхности земли.

ГЛАВА 22
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 3

268. Эксплуатант ВС при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 руководствуется следующим:

268.1. для осуществления операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 вертолеты (при наличии сертификата типа) сертифицированы по категории А или ее эквиваленте либо по категории В;

268.2. эксплуатация осуществляется исключительно в благоприятной обстановке, за исключением:

эксплуатации в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 272 настоящих Авиационных правил;

для этапов взлета и посадки при эксплуатации согласно требованиям, изложенным в подпункте 268.3 настоящего пункта;

268.3. при наличии специального разрешения от специально уполномоченного органа в области гражданской авиации в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 263 настоящих Авиационных правил, эксплуатант ВС может выполнять полеты до (от) аэродрома или посадочной площадки, расположенной за пределами густонаселенного района без гарантированной возможности выполнения безопасной вынужденной посадки:

при взлете, до достижения V_Y (наивыгоднейшей скорости набора высоты) или высоты, равной 61 метру (200 футам) над взлетной поверхностью;

на посадке при снижении менее 61 метра (200 футов) над посадочной поверхностью;

268.4. эксплуатация не выполняется:

без видимости поверхности земли;

ночью;

если высота нижней границы облачности составляет менее 180 метров (600 футов);

если видимость составляет менее 800 метров.

269. Командир вертолета при выполнении взлета соблюдает следующие требования:

269.1. взлетная масса имеет значения менее:

МСТОМ;

максимальной взлетной массы, указанной для выполнения висения в зоне влияния земной поверхности со всеми работающими двигателями на взлетной мощности;

взлетной массы, указанной для выполнения висения вне зоны влияния земной поверхности со всеми работающими двигателями на взлетной мощности если условия таковы, что нельзя выполнить висение в зоне влияния земной поверхности;

269.2. за исключением случаев, предусмотренных в подпункте 268.2 пункта 268 настоящих Авиационных правил, в случае отказа двигателя вертолет способен выполнить безопасную вынужденную посадку.

270. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту обеспечивает следующее:

вертолет способен при всех работающих двигателях на максимальной продолжительной мощности выполнять полет по намеченному маршруту или запланированным измененным маршрутам, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной безопасной высоты в любой точке полета;

за исключением случаев, предусмотренных пунктом 272 настоящих Авиационных правил, в случае отказа двигателя вертолет способен выполнить безопасную вынужденную посадку.

271. Командир вертолета при выполнении посадки соблюдает следующие требования:

271.1. посадочная масса вертолета в расчетное время посадки имеет значения наименьшие из:

максимальной сертифицированной посадочной массы;

максимальной посадочной массы, определенной для выполнения висения в зоне влияния земной поверхности со всеми работающими двигателями на взлетной мощности;

посадочной массы для выполнения висения вне зоны влияния земной поверхности со всеми работающими двигателями на взлетной мощности, если условия таковы, что выполнение висения в зоне влияния воздушной подушки невозможно;

271.2. за исключением случаев, предусмотренных подпунктом 272.2 пункта 272 настоящих Авиационных правил, в случае отказа двигателя вертолет способен выполнить безопасную вынужденную посадку.

272. Эксплуатант ВС при эксплуатации вертолетов в неблагоприятной обстановке за пределами густонаселенного района руководствуется следующим:

272.1. выполнение полетов вертолетов с газотурбинным двигателем с MOPSC 6 мест или менее в неблагоприятной обстановке без возможности выполнить безопасную вынужденную посадку производится только в тех случаях, когда эксплуатант ВС после выполнения оценки рисков для безопасности полетов получил специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на выполнение таких полетов. Перед выполнением таких полетов над территорией иных государств эксплуатант ВС получает разрешение от уполномоченного органа в области авиации государства, на территории которого планируется выполнение таких полетов;

272.2. для получения и сохранения действия разрешения на эксплуатацию вертолета в неблагоприятной обстановке без возможности выполнить безопасную вынужденную посадку эксплуатанту ВС необходимо:

выполнять операции в соответствии с указанными в полученном специальном разрешении условиями;

привести достаточные основания того, что летно-технические ограничения вертолетов или другие факторы обеспечивают безопасную эксплуатацию;

для получения специального разрешения от специально уполномоченного органа в области гражданской авиации эксплуатант ВС руководствуется требованиями, изложенными в подпункте 263.2 пункта 263 настоящих Авиационных правил;

272.3. несмотря на требования, изложенные в пункте 339 настоящих Авиационных правил, такая эксплуатация может выполняться без дополнительного кислородного оборудования при условии, что высота в кабине не превышает 3050 метров (10000 футов) в течение периода времени, превышающего 30 минут, и никогда не превышает высоты 4000 метров (13000 футов).

ГЛАВА 23
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТУ ВС ПРИ РАСЧЕТЕ МАССЫ И ЦЕНТРОВКИ ВС

273. Эксплуатант ВС при выполнении расчетов массы и центровки ВС руководствуется следующим:

на любом этапе эксплуатации загрузка, масса и центровка ВС соответствуют ограничениям, которые указаны в руководстве по эксплуатации ВС или в РПП, если в последнем содержатся более строгие ограничения;

эксплуатант ВС до начала эксплуатации ВС для получения его фактического веса определяет массу и центровку ВС путем взвешивания. Определение массы и центровки ВС осуществляется в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих деятельность по поддержанию летной годности ВС;

эксплуатант ВС определяет массу всех эксплуатационных элементов и членов экипажа ВС, включенных в сухую эксплуатационную массу ВС, путем их взвешивания или с помощью стандартных значений масс, применяемых к эксплуатационным элементам и членам экипажа ВС, а также определяет влияние их расположения на центровку ВС;

эксплуатант ВС устанавливает массу коммерческой загрузки, включая балласт, путем взвешивания или определения массы коммерческой загрузки в соответствии со стандартными значениями массы пассажиров и багажа;

в дополнение к стандартным значениям массы пассажира и единицы багажа, эксплуатант ВС может использовать стандартные значения массы для других грузовых предметов, если сможет продемонстрировать специально уполномоченному органу в области гражданской авиации, что эти предметы имеют одинаковую массу или их масса находится в пределах предоставленных допусков;

эксплуатант ВС определяет массу топлива путем учета ее фактической плотности или, если она неизвестна, выполняет расчет в соответствии с методом, указанным в РПП;

эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы загрузка его ВС выполнялась под наблюдением квалифицированного авиационного персонала, коммерческая загрузка соответствовала данным расчета массы и центровки ВС;

эксплуатант ВС при расчете коммерческой загрузки соблюдает требования относительно дополнительных конструктивных ограничений, таких как прочность пола, максимальная нагрузка на погонный метр, максимальная масса на грузовой отсек и максимальное число пассажиров. Кроме этого, для вертолетов эксплуатант ВС учитывает динамику нагрузок в полете;

эксплуатант ВС определяет и указывает в РПП принципы и методы, используемые при загрузке ВС, а также систему определения массы, центровки и взвешивания ВС. Такая система охватывает все типы запланированной эксплуатации.

274. Эксплуатант ВС при определении массовых и центровочных данных ВС и оформлении соответствующей документации руководствуется следующим:

274.1. перед каждым полетом эксплуатант ВС определяет массовые и центровочные данные ВС и готовит соответствующую документацию с указанием загрузки и центровки ВС. Подготовленная документация по массовым и центровочным данным ВС должна позволить командиру ВС определить, что вес и расположение груза не превышают ограничения по массе и центровке ВС, указанные в руководстве по эксплуатации ВС. Документация по массовым и центровочным данным ВС должна содержать сведения:

о регистрации и типе ВС;

о номере и дате рейса;

о фамилии и инициалах командира ВС;

о фамилии и инициалах лица, готовившего эту документацию;

о сухой эксплуатационной массе и центровке ВС. Для самолетов с летно-техническими характеристиками класса В и вертолетов положение центра тяжести может не указываться в документации по массе и центровке, если распределение загрузки

соответствует предварительно рассчитанной таблице центровок или если можно показать, что для запланированного полета можно применить рассчитанную центровку независимо от реальной загрузки;

о массе топлива при взлете и запасе топлива на полет;

о массе расходных материалов, кроме топлива (если расход имеет место);

о составляющих загрузки, включая пассажиров, багаж, грузы и балласт;

о взлетной массе, посадочной массе и сухой массе (то есть без топлива);

о диапазоне центровок ВС;

о предельных величинах массы и центровки ВС;

274.2. в случаях, если документация по массе и центровке ВС рассчитывается с помощью компьютерной системы, то эксплуатанту ВС необходимо:

проверить достоверность полученных данных на соответствие ограничениям, определенным руководством по эксплуатации ВС;

указать в РПП процедуры по использованию таких компьютерных систем;

274.3. лицо, осуществляющее контроль загрузки ВС, должно письменно подтвердить (заверить собственноручной подписью или эквивалентным вариантом), что груз и его распределение на борту ВС соответствуют документации по массе и центровке ВС, которая была предоставлена командиру ВС. Командир ВС подтверждает свое согласие с проведенными расчетами собственноручной подписью или эквивалентным вариантом;

274.4. эксплуатант ВС определяет процедуры контроля всех изменений в загрузке для обеспечения следующего:

любые изменения загрузки после завершения оформления документации по массе и центровке доводятся до сведения командира ВС и вносятся в документы, содержащие информацию по массе и центровке ВС;

в документации по массе и центровке указаны максимальные изменения перед взлетом количества пассажиров и массы загрузки;

при превышении максимально допустимого изменения количества пассажиров и массы загрузки подготовлена новая документация по массе и центровке.

ГЛАВА 24
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ

275. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации ВС соблюдает следующие требования, предъявляемые к приборам и оборудованию, которыми оборудуются самолеты:

275.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются самолеты, соответствуют применимым требованиям к летной годности, за исключением запасных предохранителей, переносного портативного осветительного прибора, хронометров, держателя навигационных карт, комплектов первой помощи (FIRST AID KIT), универсальных профилактических комплектов (PRECAUTION KIT), комплектов медицинских средств (MEDICAL KIT), мегафонов, сигнального и спасательного оборудования, якорей и оборудования для швартовки, детских удерживающих систем (устройств);

275.2. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, но перевозятся на борту ВС, отвечают следующим требованиям:

данные, предоставляемые этими приборами или оборудованием, не используются летным экипажем для соблюдения требований к летной годности и положений пунктов 314–317 настоящих Авиационных правил;

приборы и оборудование не оказывают влияния на летную годность самолета даже в случае их отказов или неисправности;

275.3. оборудование, которое используется во время полета одним членом летного экипажа на его рабочем месте, должно быть легкодоступным с его рабочего места. В случае, если требуется использование какого-либо элемента оборудования более чем одним членом летного экипажа, то такой элемент установлен таким образом, чтобы им

можно было легко управлять с каждого рабочего места члена экипажа, который его использует;

275.4. приборы, которые используются несколькими членами летного экипажа, располагаются таким образом, чтобы член летного экипажа, который их эксплуатирует, мог легко считывать их показания со своего рабочего места, почти не изменяя своего положения, в котором он обычно находится, смотря в направлении траектории полета;

275.5. все необходимое аварийно-спасательное оборудование располагается в легкодоступных местах и готово для немедленного использования.

276. Командиру ВС не допускается начинать выполнение полета, если какой-либо из приборов, элементов оборудования или бортовых систем самолета, необходимых для запланированного полета, находятся в нерабочем состоянии или отсутствуют, за исключением следующего:

самолет эксплуатируется в соответствии с MEL эксплуатанта ВС;

эксплуатант ВС получил специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на эксплуатацию самолета согласно MMEL.

277. Эксплуатант ВС обеспечивает оснащение самолетов запасными электрическими предохранителями с номиналами, которые необходимы для обеспечения полной защиты бортовой электросети и предназначены для замены неисправных предохранителей.

Количество запасных предохранителей, которые необходимо иметь на борту ВС, должно быть не менее:

10 % от количества предохранителей каждого номинала;

трех предохранителей для каждого номинала.

278. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие и работоспособность следующего светотехнического оборудования самолетов:

278.1. при эксплуатации самолетов днем:

системы огней для предотвращения столкновений;

освещения, которое питается от электрической бортовой системы и обеспечивает достаточную освещенность всех приборов и оборудования, необходимого для безопасной эксплуатации самолета;

освещения, которое питается от электрической бортовой системы и обеспечивает освещение всех пассажирских кабин;

переносных портативных работоспособных осветительных приборов для каждого члена экипажа, легкодоступных для использования на рабочих местах каждого члена экипажа;

278.2. при эксплуатации самолетов ночью:

аэронавигационных (габаритных) огней;

двух посадочных фар или одной фары, имеющей две нити накала с раздельным питанием;

в случае эксплуатации самолета как гидросамолета, огней согласно Международным правилам предупреждения столкновений судов в море 1972 года Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года (далее, если не установлено иное, – МППСС-72), предусматривающих использование различных огней для каждой из следующих ситуаций:

в состоянии «на ходу»;

буксируя другой плавучий объект или самолет;

будучи буксируемым;

будучи неуправляемым и не в движении;

находясь в движении, но будучи неуправляемым;

находясь на якоре;

находясь на мели.

279. Остекление кабины каждого рабочего места пилота самолета с МСТОМ более 5700 кг должно быть оборудовано стеклоочистителями.

280. Эксплуатант ВС для эксплуатации самолетов днем по VFR обеспечивает наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов

и связанного с ними оборудования, за исключением случая, предусмотренного подпунктом 280.4 настоящего пункта:

280.1. для использования с рабочего места пилота:

средств для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса ВС, температуры наружного воздуха, числа Маха, если скоростные ограничения выражаются числом Маха;

устройства для индикации нарушения (недостаточного либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

280.2. в случаях, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов, то для второго пилота доступны дополнительные отдельные приборы, отображающее барометрическую высоту, воздушную скорость, вертикальную скорость, поворот и скольжение, пространственное положение, курс;

280.3. устройства для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, которые происходят из-за образования конденсата или обледенения, устанавливаются на самолетах:

с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 9 мест;

которые впервые получили сертификат летной годности 1 апреля 1999 г. или после этой даты;

280.4. допускается отсутствие указателей поворота и скольжения, пространственного положения, курса, температуры наружного воздуха на самолетах с одним двигателем, впервые получивших сертификат летной годности до 22 мая 1995 г., если такое соблюдение потребует переоборудования ВС.

281. Эксплуатант ВС для эксплуатации самолетов по IFR или ночью обеспечивает наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

281.1. средств для измерения и отображения на рабочем месте пилота:

магнитного курса;

времени в часах, минутах и секундах;

воздушной скорости;

вертикальной скорости;

поворота и скольжения, или, в случае самолетов, оборудованных резервными средствами определения и отображения пространственного положения, скольжения;

пространственного положения (авиагоризонта);

стабилизированного курса;

температуры наружного воздуха;

числа Маха, если скоростные ограничения выражаются числом Маха;

281.2. двух устройств для измерения и отображения барометрической высоты;

281.3. устройства для индикации нарушения (недостаточного либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

281.4. устройства для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, которые происходят из-за образования конденсата или обледенения;

281.5. средств оповещения летного экипажа об отказе устройств, необходимых для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости самолетов:

впервые получивших сертификат летной годности 1 апреля 1998 г. или после этой даты;

впервые получивших сертификат летной годности до 1 апреля 1998 г. с МСТОМ более 5700 кг и с MOPSC более 9 мест;

281.6. двух независимых систем статического давления, кроме винтовых самолетов с МСТОМ 5700 кг и менее;

281.7. одной системы статического давления и одного резервного источника статического давления – для винтовых самолетов с МСТОМ 5700 кг и менее;

281.8. в случаях, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов, рабочее месте второго пилота должно быть оборудовано отдельными средствами отображения:

барометрической высоты;

воздушной скорости;

вертикальной скорости;

поворота и скольжения;

пространственного положения;

стабилизированного курса;

281.9. резервного средства определения и отображения пространственного положения, которое пилоты могут использовать с обоих рабочих мест, на самолетах с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 9 мест. Резервные средства определения и отображения пространственного положения:

непрерывно обеспечиваются электропитанием при нормальной работе основной системы электропитания и при полном отказе основной системы электропитания получают электропитание от источника, независимого от основной системы электропитания;

обеспечивают надежную работу в течение, как минимум, 30 минут после полного отказа основной системы электропитания с учетом других нагрузок на аварийный источник электроэнергии;

работают независимо от любых других средств измерения и отображения пространственного положения;

работают автоматически после полного отказа основной системы электропитания;

имеют соответствующую подсветку на всех этапах полета, за исключением самолетов с МСТОМ 5700 кг и менее, зарегистрированных до 1 апреля 1995 г. и оборудованных резервным средством определения и отображения пространственного положения на левой панели приборов;

имеют четкую индикацию об электропитании от аварийного источника питания при отказе основной системы электропитания;

при наличии собственного источника питания, независимого от бортовых систем электропитания, имеют четкую соответствующую индикацию об электропитании от такого источника на самом приборе или на панели приборов;

281.10. держателя навигационных карт, при его наличии, который расположен в удобном для считывания данных положении и при использовании ночью обеспечен освещением.

282. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию самолетов по IFR, пилотируемых одним пилотом, только в том случае, если такие самолеты оборудованы автопилотом с режимом стабилизации, как минимум, высоты и курса.

283. Эксплуатант ВС при эксплуатации бортовой системы оповещения об опасных изменениях высоты руководствуется следующим:

283.1. системой оповещения об опасных изменениях высоты оборудуются следующие самолеты:

самолеты с турбовинтовыми двигателями с МСТОМ более 5700 кг или с MOPSC более 9 мест;

самолеты с турбореактивными двигателями;

283.2. бортовая система оповещения об опасном изменении высоты способна:

оповестить летный экипаж о приближении к заранее выбранной высоте;

оповестить летный экипаж по крайней мере звуковым сигналом об отклонении от заранее выбранной высоты.

284. Эксплуатант ВС при оборудовании ВС системой предупреждения о рельефе местности руководствуется следующим:

284.1. все самолеты с газотурбинными двигателями с МСТОМ более 5700 кг или с MOPSC более 9 мест оборудуются GPWS с функцией оценки рельефа местности в направлении полета;

284.2. все самолеты с газотурбинными двигателями с МСТОМ 5700 кг или менее и с MOPSC более 5 мест но не более 9 мест, впервые получивших сертификат летной годности 1 января 2019 г. или после этой даты, оборудуются GPWS, обеспечивающей выдачу предупреждений (о чрезмерной скорости снижения, чрезмерной потере высоты после взлета или ухода на второй круг, о недостаточном запасе высоты над местностью) и реализацию функции оценки рельефа местности в направлении полета;

284.3. все самолеты с поршневыми двигателями с МСТОМ более 5700 кг или с MOPSC более 9 мест оборудуются GPWS, обеспечивающей выдачу предупреждений (о чрезмерной скорости снижения, чрезмерной потере высоты после взлета или ухода на второй круг, о недостаточном запасе высоты над местностью) и реализацию функции оценки рельефа местности в направлении полета;

284.4. эксплуатант ВС разрабатывает и внедряет процедуры управления базами данных, обеспечивающие своевременную рассылку и обновление текущих данных о рельефе местности и препятствиях, используемых системой предупреждения о близости земли;

284.5. все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые будут выданы 1 января 2026 года или после этой даты, оснащаются системой информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП.

Требования и положения в отношении структуры системы информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП содержатся в документе EUROCAE ED-250 «Стандарты минимальных эксплуатационных характеристик (MOPS) для системы информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП» или в эквивалентных документах.

285. Эксплуатант ВС для эксплуатации самолетов с газотурбинными двигателями с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 19 мест оборудует самолеты системой ACAS II.

286. Эксплуатант ВС для выполнения полетов ночью или в IMC в районах, где можно ожидать наличие гроз (штормов) или других потенциально опасных метеорологических условий, которые в полете могут быть обнаружены бортовым метеорадиолокатором, обеспечивает оборудование метеорадиолокатором:

самолетов с гермокабиной;

самолетов без гермокабины с МСТОМ более 5700 кг;

самолетов без гермокабины с MOPSC более 9 мест.

287. Эксплуатант ВС в фактических или ожидаемых условиях обледенения ночью может осуществлять эксплуатацию самолетов, которые оборудованы средствами для индикации и сигнализации о процессе образования льда.

Средства для индикации и сигнализации процесса образования льда не создают блики на остеклении кабины экипажа, которые мешали бы членам летного экипажа выполнять свои обязанности.

288. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию самолетов, эксплуатируемых более, чем одним членом летного экипажа при условии оборудования таких самолетов системой внутренней связи для членов летного экипажа, которая включает авиационные гарнитуры и микрофоны для использования всеми членами летного экипажа.

289. Эксплуатант обеспечивает оборудование самолетов с МСТОМ более 15000 кг или с MOPSC более 19 мест системой внутренней связи членов экипажа, за исключением самолетов, впервые получивших сертификат летной годности до 1 апреля 1965 г. и имеющих регистрацию по состоянию на 1 апреля 1995 г.

290. Эксплуатант обеспечивает оборудование самолетов с MOPSC более 19 мест системами громкой связи.

291. Эксплуатант ВС соблюдает следующие требования по оборудованию самолетов CVR:

291.1. следующие самолеты оборудуются CVR:

самолеты с МСТОМ более 5700 кг;

все самолеты с газотурбинными двигателями с МСТОМ 5700 кг или менее, с MOPSC более 9 мест и впервые получившие сертификат летной годности 1 января 1990 г. или после этой даты;

291.2. CVR обеспечивает сохранение информации, записанной в течение, как минимум:

предыдущих 25 часов на самолетах с МСТОМ более 27000 кг, впервые получивших сертификат летной годности 1 января 2022 г. или после этой даты;

предыдущих двух часов во всех других случаях;

291.3. CVR осуществляет запись на средства, исключающие наличие магнитной ленты и магнитной проволоки;

291.4. CVR осуществляет запись с привязкой к шкале времени:

внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту ВС;

речевых переговоров в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, а также речевой связи членов летного экипажа при использовании системы обращения к пассажирам (громкой связи), если таковая установлена на борту ВС;

звуковой обстановки в кабине летного экипажа в непрерывном режиме;

речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;

291.5. CVR начинает запись с момента начала запуска двигателя (двигателей) и осуществляет ее до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения его двигателей, используемых в качестве основной силовой установки. Для самолетов, впервые получивших сертификат летной годности 1 апреля 1998 г. или после этой даты, CVR начинает запись автоматически с момента начала движения самолета с использованием тяги своих двигателей и осуществляет ее до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения его двигателей, используемых в качестве основной силовой установки;

291.6. в дополнение к требованиям, изложенным в подпункте 291.5 настоящего пункта, CVR начинает запись с момента начала предполетной проверки в кабине экипажа и осуществляет ее до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения его двигателей, используемых в качестве основной силовой установки, на самолетах:

указанных в абзаце втором подпункта 291.1 настоящего пункта, впервые получивших сертификат летной годности 1 апреля 1998 г. или после этой даты;

указанных в абзаце третьем подпункта 291.1 настоящего пункта;

291.7. если CVR неотделяемый, он имеет надежно подсоединенное и автоматически приводимое в действие устройство, обеспечивающее обнаружение и определение местонахождения под водой и работающее на частоте 37,5 кГц. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если CVR отделяемый, он оборудуется автоматическим ELT;

291.8. резервный, независимый от основного источника электропитания, подающего электропитание на CVR, источник питания включается автоматически и обеспечивает в течение 10 мин (± 1 мин) работу CVR в том случае, если на самолете прекращается подача электропитания на самописец или это происходит в результате штатного отключения электропитания или прекращения его подачи по любым другим причинам. Резервный источник питания обеспечивает электропитанием CVR и относящиеся к нему микрофоны, установленные в кабине экипажа. CVR размещается как можно ближе к резервному источнику питания;

291.9. использование аккумуляторов самолета или других источников питания в качестве резервного источника питания может являться приемлемым при условии, что будут выполнены требования, изложенные в подпункте 291.5 настоящего пункта, и под угрозу не ставится электропитание жизненно важных потребителей или не возникнет перегрузка электросети. Если функция CVR объединена в одном блоке с другими записывающими функциями, разрешается обеспечивать электропитание других функций;

291.10. все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2018 г. или после этой даты, оборудуются резервным источником электропитания, который обеспечивает электропитанием основной CVR в случае применения комбинации самописцев;

291.11. все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2018 г. или после этой даты, оборудуются запасным источником питания, который, как минимум, обеспечивает электропитание одного CVR.

292. Эксплуатант ВС соблюдает следующие требования по оборудованию самолетов FDR:

292.1. следующие самолеты оборудуются FDR, в котором используется цифровой метод записи и хранения данных и для которых существует метод быстрого извлечения этих данных из носителя информации:

самолеты с МСТОМ более 5700 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 июня 1990 г. или после этой даты;

самолеты с газотурбинным двигателем и МСТОМ более 5700 кг, впервые получившие сертификат летной годности до 1 июня 1990 г.;

самолеты с несколькими газотурбинными двигателями и МСТОМ 5700 кг или менее с MOPSC более 9 мест, впервые получившие сертификат летной годности 1 апреля 1998 г. или после этой даты;

292.2. FDR регистрирует:

время, высоту, скорость полета, нормальное ускорение и курс и обеспечивает сохранение информации, зарегистрированной в течение, как минимум, предыдущих 25 часов в случае самолетов, указанных в абзаце третьем подпункта 292.1 настоящего пункта, с МСТОМ менее 27000 кг;

параметры, необходимые для точного определения траектории полета самолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателей и конфигурации подъемных устройств и устройств аэродинамического торможения, а также обеспечивает сохранение информации, зарегистрированной в течение, как минимум, предыдущих 25 часов для самолетов, указанных в абзаце втором подпункта 292.1 настоящего пункта, с МСТОМ менее 27000 кг и впервые получивших сертификат летной годности до 1 января 2016 г.;

параметры, необходимые для точного определения траектории полета самолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателей, его конфигурации и параметров эксплуатации, а также обеспечивает сохранение информации, зарегистрированной в течение, как минимум, предыдущих 25 часов для самолетов, указанных в абзацах втором и третьем подпункта 292.1 настоящего пункта, с МСТОМ более 27000 кг и впервые получивших сертификат летной годности до 1 января 2016 г.;

параметры, необходимые для точного определения траектории полета, скорости, пространственного положения, мощности двигателей и конфигурации подъемных устройств и устройств аэродинамического торможения, а также обеспечивает сохранение информации, зарегистрированной в течение, как минимум, предыдущих 10 часов для самолетов, указанных в абзаце четвертом подпункта 292.1 настоящего пункта, впервые получивших сертификат летной годности до 1 января 2016 г.;

параметры, необходимые для точного определения траектории полета самолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателей, его конфигурации и параметров эксплуатации, а также обеспечивает сохранение информации,

зарегистрированной в течение, как минимум, предыдущих 25 часов для самолетов, указанных в абзацах втором и четвертом подпункта 292.1 настоящего пункта, впервые получивших сертификат летной годности до 1 января 2016 г.;

292.3. данные записываются из бортовых источников позволяющих, точно соотносить их с информацией, отображаемой летному экипажу;

292.4. FDR начинает запись с момента начала запуска двигателя (двигателей) и осуществляет ее до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения его двигателей, используемых в качестве основной силовой установки. Кроме того, в случае самолетов, которым сертификат летной годности впервые был выдан 1 апреля 1998 г. или после этой даты, FDR начинает автоматическую запись еще до движения самолета с использованием тяги своих двигателей и автоматически заканчивает такую запись после того, как самолет прекратил движение с использованием тяги своих двигателей;

292.5. если FDR неотделяемый, он имеет устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если FDR отделяемый, он оборудуется автоматическим ELT.

293. Эксплуатант ВС при оборудовании самолетов системой записи канала передачи данных руководствуется следующим:

293.1. самолеты, впервые получившие сертификат летной годности 8 апреля 2014 г. или после этой даты, которые могут поддерживать связь по каналу передачи данных и оборудуются CVR, обеспечивают запись на регистраторе, если применимо:

293.1.1. сообщений по линии передачи данных, относящихся к двухсторонней связи службы ОВД с самолетом, включая сообщения, относящиеся:

к инициированию передачи данных по каналу передачи данных;

к связи между диспетчером и пилотом;

к адресному наблюдению в полете;

к полетной информации;

к обзорному наблюдению за ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

к данным об управлении ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

293.1.2. информации, которая позволяет сопоставлять любые связанные записи, относящиеся к передаче данных по каналу передачи данных, с записями, сохраняемыми на наземных устройствах хранения информации;

293.1.3. информации о времени и приоритете сообщений в линии передачи данных, принимая при этом во внимание конкретную модификацию системы;

293.2. в регистраторе используется цифровой метод записи и хранения данных, а также способ быстрого извлечения этих данных из носителя информации. Метод записи обеспечивает идентичность данных, записанных на борту ВС, данным, которые записаны на земле;

293.3. регистратор обеспечивает сохранение данных, записанных в течение срока, как минимум, который определен для CVR в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 291.2 пункта 291 настоящих Авиационных правил;

293.4. если регистратор неотделяемый, то он имеет устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если регистратор отделяемый, то он оборудуется автоматическим ELT;

293.5. требования, предъявляемые к логике запуска и остановки регистратора канала передачи данных определяются в соответствии требованиям, предъявляемыми к логике запуска и остановки CVR, изложенными в подпунктах 291.4 и 291.5 пункта 291 настоящих Авиационных правил.

294. Эксплуатант ВС может обеспечить выполнение требований к CVR и FDR, изложенных в пунктах 291 и 292 настоящих Авиационных правил, установкой комбинированного регистратора:

на самолетах, которые оборудованы CVR или FDR, использованием одного комбинированного регистратора, который сочетает CVR и FDR;

на самолетах с МСТОМ 5700 кг или менее, которые оборудованы CVR или FDR, использованием одного комбинированного регистратора, который сочетает CVR и FDR;

на самолетах с МСТОМ более 5700 кг, которые оборудованы CVR и FDR, использованием двух комбинированных регистраторов, которые сочетают CVR и FDR.

295. Эксплуатант ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров соблюдает следующие требования по оборудованию ВС сиденьями, ремнями безопасности, привязными системами и детскими удерживающими системами (устройствами):

295.1. самолеты оборудованы:

креслом или спальным местом для каждого пассажира на борту ВС, возраст которого составляет 24 месяца и более;

ремнями безопасности на каждом пассажирском сиденье и удерживающими устройствами на каждом спальном месте, за исключением случаев, указанных в абзаце четвертом настоящего подпункта;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела на каждом пассажирском сиденье и удерживающими устройствами на каждом спальном месте в случае самолетов с МСТОМ менее 5700 кг и MOPSC менее 9 мест, которые впервые получили сертификат летной годности 8 апреля 2015 г. или после этой даты;

детской удерживающей системой (устройством) для каждого пассажира на борту ВС моложе 24 месяцев;

ремнем безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела с устройством автоматического ограничения движения тела в случае резкого торможения на каждом кресле члена летного экипажа и на любых сиденьях, расположенных в кабине летного экипажа, а также ремнем безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела на каждом сиденье для минимально необходимого кабинного экипажа;

295.2. ремень безопасности с удерживающими устройствами тела имеет:

одну точку открытия замка фиксатора;

на сиденьях для кабинного экипажа два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга;

на сиденьях членов летного экипажа и сиденьях рядом с сиденьем пилота два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга или диагональные плечевые ремни и ремни безопасности, которые могут быть использованы независимо друг от друга, для самолетов с МСТОМ 5700 кг и менее и с MOPSC 9 мест и менее, которые отвечают стандартам характеристик, определенным в ходе динамических испытаний и для самолетов с МСТОМ 5700 кг и менее и с MOPSC 9 мест и менее, которые не отвечают стандартам характеристик, определенным в ходе динамических испытаний, и имеют сертификат летной годности впервые выданный до 28 октября 2014 г.

296. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы самолеты, в которых не все пассажирские сиденья видны с мест летного экипажа, были оборудованы средствами индикации для всех пассажиров и членов кабинного экипажа о необходимости пристегнуть ремни безопасности «Пристегните ремни» и запрете курения «Не курить».

297. Эксплуатант ВС при выполнении воздушных перевозок пассажиров в целях безопасности кабины летного экипажа обеспечивает оборудование самолетов:

с MOPSC более 19 мест дверью между пассажирской кабиной и кабиной летного экипажа с табличкой «Только для экипажа», которая имеет средство блокировки двери, не позволяющее пассажирам открыть ее без разрешения члена летного экипажа;

устройством для открывания дверей, которые отделяют пассажирскую кабину от других отсеков с аварийными выходами;

средствами для фиксации двери в открытом положении в дверном проеме или шторы, отделяющей пассажирскую кабину от других зон, доступ к которым необходим для доступа к требуемому аварийному выходу с любого пассажирского места;

табличкой на каждой внутренней двери или рядом со шторкой, которая является средством доступа к аварийному выходу для пассажиров, и указывает, что такие двери или шторки должны быть в открытом положении во время взлета и посадки;

ключом, с помощью которого любой член экипажа сможет открыть замок любых дверей, доступных для пассажиров и которые могут быть заперты пассажирами.

298. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на борту ВС количество комплектов первой помощи, которые необходимо иметь на борту ВС в зависимости от количества установленных пассажирских кресел на ВС, согласно приложению 5.

Комплекты первой помощи:

находятся в легкодоступном для использования месте;

поддерживаются в эксплуатационном состоянии и не имеют лекарственных препаратов с истекшим сроком годности.

299. Эксплуатант ВС при оснащении ВС комплектом медицинских средств (MEDICAL KIT) обеспечивает соблюдение следующего:

самолеты с MOPSC более 30 мест оснащаются комплектом медицинских средств (MEDICAL KIT), если время полета из любой точки маршрута до аэродрома, на котором может быть оказана первичная или специализированная медицинская помощь, занимает более 60 минут полета на нормальной крейсерской скорости;

командир ВС обеспечивает, чтобы назначение лекарственных препаратов комплекта медицинских средств (MEDICAL KIT) осуществлялось только медицинским работником, в том случае, если на борту самолета нет медицинского работника в экстренных медицинских ситуациях разрешается применение пероральных лекарственных препаратов;

комплект медицинских средств (MEDICAL KIT), требуемый абзацем вторым настоящего пункта, находится в пыле- и влагостойкой укладке, в месте, предотвращающем несанкционированный доступ к нему, поддерживается в эксплуатационном состоянии и не имеет лекарственных препаратов с истекшим сроком годности.

300. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на борту самолета кислорода для оказания первой помощи с соблюдением следующего:

на самолетах с гермокабиной, выполняющих полеты на барометрической высоте более 7600 метров (25000 футов), имеется запас чистого кислорода для пассажиров, которым по физиологическим причинам может понадобиться кислород в случае разгерметизации кабины;

запас кислорода в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце втором настоящего пункта, обеспечивает потребность, как минимум, для 2 % перевозимых пассажиров на борту ВС (но в любом случае не менее, чем на одного человека) на оставшееся время полета после разгерметизации кабины, когда высота в кабине превышает 2450 метров (8000 футов), но не превышает 4550 метров (15000 футов);

имеется достаточное количество распределителей кислорода, но в любом случае не менее двух;

оборудование для оказания первой помощи кислородом способно генерировать поток кислорода для каждого человека.

301. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов с гермокабиной обеспечивает наличие на борту самолета запаса дополнительного кислорода руководствуясь следующим:

301.1. самолеты с гермокабиной, выполняющие полеты на барометрической высоте более 3050 метров (10000 футов), оборудованы дополнительным кислородным оборудованием, способным хранить и распределять кислород, предназначенный членам экипажа ВС и пассажирам (исходя из фактического количества пассажиров на борту самолета, включая лиц моложе 24 месяцев). Минимальные требования относительно

запаса и подачи кислорода для самолетов с гермокабиной определяются согласно приложению 6;

301.2. самолеты с гермокабиной, выполняющие полеты на барометрической высоте более 7600 метров (25000 футов), оборудованы:

быстро надеваемыми масками для членов летного экипажа;

достаточным количеством устройств для подключения масок, масок или переносных кислородных устройств с масками, которые равномерно распределены по пассажирской кабине для обеспечения немедленной доступности кислорода для использования каждым нуждающимся членом экипажа;

распределителем кислорода, соединенным с терминалами подачи кислорода, непосредственно доступным каждому члену кабинного экипажа, дополнительным членам экипажа и пассажирам на своих местах;

устройством предупреждения летного экипажа о разгерметизации;

301.3. самолеты с гермокабиной, впервые получившие сертификат летной годности 8 ноября 1998 г. или после этой даты, эксплуатируемые на высотах более 7600 метров (25000 футов) или эксплуатируемые на высотах 7600 метров (25000 футов) и менее в условиях, которые не позволяют им безопасно снижаться до 4000 метров (13000 футов) в течение четырех минут, оснащены автоматически развертываемыми индивидуальными распределителями кислорода в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце четвертом подпункта 301.2 настоящего пункта;

301.4. общее количество распределителей кислорода, в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце четвертом подпункта 301.2 и в подпункте 301.3 настоящего пункта, должно превышать количество пассажирских мест минимум на 10 %. Эти распределители равномерно располагаются по всей пассажирской кабине;

301.5. несмотря на требования, изложенные в подпункте 301.1 настоящего пункта, требования относительно подачи кислорода членам кабинного экипажа, дополнительным членам экипажа и пассажирам для самолетов, не сертифицированных для полетов на высотах более 7600 метров (25000 футов), могут быть снижены на все время полета между 3050 метров (10000 футов) и 4000 метров (13000 футов) для всех обязательных членов кабинного экипажа и, как минимум, для 10 % пассажиров, если во всех точках по маршруту самолет способен снизиться безопасно до барометрической высоты в кабине 4000 метров (13000 футов) за 4 минуты;

301.6. необходимый минимальный запас кислорода, предназначенный для лиц, находящихся в кабине летного экипажа при исполнении служебных обязанностей в кабине летного экипажа на самолетах, сертифицированных для полетов на высоте не более 7600 метров (25000 футов), и членов кабинного экипажа, включает запас кислорода на выполнение снижения с максимальной сертифицированной высоты полета самолета в течение 10 минут на постоянной скорости снижения до высоты 3050 метров (10000 футов), после чего в течение 20 минут для полета на высоте 3050 метров (10000 футов);

301.7. необходимый минимальный запас кислорода, предназначенный для лиц, находящихся в кабине летного экипажа при исполнении служебных обязанностей в кабине летного экипажа на самолетах, сертифицированных для полетов на высоте более 7600 метров (25000 футов), включает запас кислорода на выполнение снижения с максимальной сертифицированной высоты полета самолета в течение 10 минут на постоянной скорости снижения до высоты 3050 метров (10000 футов), после чего в течение 110 минут для полета на высоте 3050 метров (10000 футов);

301.8. необходимый минимальный запас кислорода для 100 % пассажиров включает запас кислорода на выполнение снижения с максимальной сертифицированной высоты полета самолета в течение 10 минут на постоянной скорости снижения до высоты 4550 метров (15000 футов).

302. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов без гермокабины, выполняющих полеты на барометрической высоте более 3050 метров (10000 футов), обеспечивает наличие дополнительного кислородного оборудования, которое может хранить

и распределять кислород, предназначенный членам экипажа ВС и пассажирам (исходя из фактического количества пассажиров на борту самолета, включая лиц моложе 24 месяцев). Минимальные требования относительно запаса и подачи кислорода для самолетов без гермокабины определяются согласно приложению 7.

303. Эксплуатант ВС при оборудовании самолетов защитным дыхательным оборудованием экипажа руководствуется следующим:

303.1. самолеты с гермокабиной, а также самолеты без гермокабины с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 19 мест оборудуются защитным дыхательным оборудованием для защиты глаз, носа и рта, способным, как минимум, в течение не менее 15 минут обеспечить кислородом:

каждого члена летного экипажа, выполняющего обязанности в кабине летного экипажа;

каждого назначенного члена кабинного экипажа на своем рабочем месте;

переносное защитное дыхательное оборудование на одного члена летного экипажа на своем рабочем месте для самолетов, эксплуатируемых летным экипажем, состоящим, как минимум, из двух пилотов;

303.2. защитное дыхательное оборудование для летного экипажа устанавливается в кабине летного экипажа и легкодоступно для немедленного использования каждым членом летного экипажа на своем рабочем месте;

303.3. защитное дыхательное оборудование для кабинного экипажа располагается рядом с каждым рабочим местом члена кабинного экипажа;

303.4. самолеты оборудуются дополнительным переносным защитным дыхательным оборудованием, которое устанавливается рядом с переносным огнетушителем, указанным в пункте 304 настоящих Авиационных правил, или рядом с входом в грузовой отсек в случае, если переносной огнетушитель установлен в грузовом отсеке;

303.5. защитное дыхательное оборудование при применении не должно препятствовать использованию средств связи, указанных в пунктах 289, 290, 308, 314 настоящих Авиационных правилах.

304. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на борту самолета переносных огнетушителей с соблюдением следующего:

кабина летного экипажа самолета оснащается, как минимум, одним переносным огнетушителем;

как минимум, один переносной огнетушитель располагается в легкодоступном месте для использования на каждой кухне, не расположенной в основной пассажирской кабине;

как минимум, один переносной огнетушитель располагается в каждом багажном отделении, к которому в полете имеют доступ члены экипажа;

тип и количество огнегасящего вещества для необходимых огнетушителей на борту ВС соответствуют предполагаемому типу пожара, который может возникнуть в отсеке размещения огнетушителя. Тип огнегасящего вещества выбирается таким образом, чтобы свести к минимуму эффект концентрации токсичного газа в пассажирских кабинах и кабинах экипажа;

минимальное количество переносных огнетушителей, которыми оснащаются самолеты, в зависимости от MOPSC принимается согласно приложению 8. Огнетушители удобно размещаются и легкодоступны в каждой пассажирской кабине для их применения в случаях необходимости.

305. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 9 мест обеспечивает наличие на борту самолета не менее одного аварийного топора или лома, которые размещаются в кабине летного экипажа.

На самолетах с MOPSC более 200 мест в задней части бортовой кухни или возле нее размещается дополнительный аварийный топор или лом.

Аварийные топоры в пассажирской кабине размещаются вне зоны видимости пассажиров.

306. Если предусмотрена маркировка мест на фюзеляже самолета, в которых удобно вскрывать фюзеляж в аварийной обстановке спасательным командам, то маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа производится по схеме согласно приложению 9.

Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и, при необходимости, для контраста с окружающим фоном обводятся белой полосой.

Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 метра, между ними проводятся промежуточные линии размером 9 х 3 сантиметра таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 метра.

307. Эксплуатант ВС соблюдает следующие требования, предъявляемые к оборудованию ВС средствами аварийной эвакуации из ВС:

самолеты с высотой порога пассажирского аварийного выхода 1,83 метра (6 футов) над поверхностью земли на каждом из таких выходов оборудуются средствами аварийной эвакуации, обеспечивающими пассажирам и экипажу безопасную эвакуацию с борта ВС на землю после возникновения аварийной ситуации;

несмотря на требования, изложенные в абзаце втором настоящего пункта, такие средства не требуются для аварийных выходов на крыло, если назначенное место в конструкции самолета, в котором путь отхода завершается менее чем в 1,83 метра (6 футов) от земли при условии, что самолет находится на земле, его шасси выпущено и закрылки находятся во взлетном или посадочном положении, в зависимости от того, какое положение закрылков выше от земли;

самолеты с обязательным отдельным аварийный выходом для летного экипажа, для которого высота самой низкой точки превышает 1,83 метра (6 футов) над землей, оборудуются вспомогательными средствами, благодаря которым члены летного экипажа смогут безопасно спуститься на землю после возникновения аварийной ситуации;

высоты, требуемые абзацами вторым и четвертым настоящего пункта, измеряются с выпущенным шасси, а в случае самолетов с сертификатом типа, выданным позже 31 марта 2000 г. – после смятия или при невыходе одной или нескольких стоек шасси.

308. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов с MOPSC более 60 мест вне зависимости от количества перевозимых пассажиров обеспечивает наличие на борту переносных мегафонов, имеющих независимый источник питания. Переносные мегафоны располагаются в легкодоступных местах для использования членами экипажа в случае аварийной эвакуации.

Количество переносных мегафонов для каждой пассажирской кабины в зависимости от количества пассажирских мест определяется согласно приложению 10. При этом для самолетов, имеющих более одной пассажирской кабины, нужен, как минимум, один мегафон во всех случаях, когда общее количество пассажиров превышает 60.

309. Эксплуатант ВС при обеспечении наличия и работоспособности на самолетах аварийного освещения и маркировки руководствуется следующим:

309.1. самолеты с MOPSC более 9 мест оборудуются системой аварийного освещения с независимым источником питания для обеспечения процесса эвакуации из самолета;

309.2. самолеты с MOPSC более 19 мест оборудуются системой аварийного освещения, которая включает:

источники общего освещения кабины;

освещение пола в зонах аварийных выходов;

освещение аварийных выходов с соответствующей маркировкой;

внешнее аварийное освещение на всех аварийных выходах на крыло, где необходимы средства помощи при спуске, при выполнении полетов ночью на самолетах, заявка на сертификат типа которых (или его эквивалент) была предоставлена до 1 мая 1972 г.;

внешнее аварийное освещение на всех аварийных выходах при выполнении полетов ночью на самолетах, заявка на сертификат типа которых (или его эквивалент) была предоставлена 30 апреля 1972 г. или после этой даты;

систему маркировки дорожки аварийной эвакуации в пассажирской кабине на самолетах, заявка на выдачу сертификата типа (или его эквивалент) была предоставлена 31 декабря 1957 г. или после этой даты;

309.3. самолеты с MOPSC с 19 мест или менее оборудуются системой аварийного освещения, которая включает, как минимум, источники общего освещения кабины;

309.4. самолеты с MOPSC менее 9 мест при эксплуатации ночью оборудуются источником общего освещения кабины для содействия процессу эвакуации из самолета.

310. Эксплуатант ВС оснащает самолеты ELT с соблюдением следующего:

310.1. самолеты с MOPSC более 19 мест оснащены, как минимум, следующими ELT:

двумя ELT, один из которых является автоматическим, или одним ELT и одним средством определения местоположения ВС, отвечающим требованиям, изложенным в пункте 140 настоящих Авиационных правил, в случае самолетов, впервые получивших сертификат летной годности 1 июля 2008 г. или после этой даты;

одним автоматическим ELT или двумя ELT любого типа или одним средством определения местоположения ВС, отвечающим требованиям, изложенным в пункте 140 настоящих Авиационных правил, в случае самолетов, впервые получивших сертификат летной годности до 1 июля 2008 г.;

310.2. самолеты с MOPSC 19 мест или менее оснащены, как минимум, следующими ELT:

одним автоматическим ELT или одним средством определения местоположения ВС, удовлетворяющим требованиям, изложенным в пункте 140 настоящих Авиационных правил, в случае самолетов, которым сертификат летной годности впервые был выдан 1 июля 2008 г. или после этой даты;

одним ELT любого типа или одним из средств определения местоположения ВС, которые удовлетворяет требованиям, изложенным в пункте 140 настоящих Авиационных правил, в случае самолетов, которым сертификат летной годности впервые был выдан до 1 июля 2008 г.;

310.3. ELT любого типа имеет функциональную возможность передавать одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц.

311. Эксплуатант ВС при выполнении полетов над водной поверхностью соблюдает следующее:

311.1. спасательным жилетом для каждого находящегося на борту ВС человека или эквивалентным индивидуальным плавсредством для каждого находящегося на борту ВС человека в возрасте до 24 месяцев, которые легкодоступны с кресла или спального места человека, которому указанные средства предназначены, оснащаются следующие самолеты:

сухопутные самолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью на расстоянии более 50 морских миль от берега или самолеты, выполняющие взлет или посадку на аэродроме по траекториям, проходящим над водной поверхностью, и существует определенная вероятность вынужденной посадки на воду;

гидросамолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью;

311.2. каждый спасательный жилет или эквивалентное индивидуальное плавсредство обеспечиваются средством электрического освещения для облегчения обнаружения людей;

311.3. гидросамолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью, оснащаются следующим:

якорем и другим оборудованием для помощи в швартовке, постановке на якорь или перемещении гидросамолета по водной поверхности, соответствующими его весу, размерам и характеристикам управляемости;

оборудованием, которое генерирует звуковые сигналы, согласно положениям МППСС-72 (если это применимо);

311.4. самолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, позволяющем выполнить аварийную посадку на сушу, более, чем расстояние, соответствующее:

120 минутам полета на крейсерской скорости или 400 морским милям в зависимости от того, что меньше – для самолетов, способных продолжить полет на аэродром при отказе критического двигателя (или двигателей) в любой точке маршрута или запланированного отклонения;

30 минутам полета на крейсерской скорости или 100 морским милям в зависимости от того, что меньше – для всех остальных самолетов, которые оборудованы согласно требованиям, изложенным в подпункте 311.5 настоящего пункта;

311.5. самолеты, которые соответствуют требованиям, изложенным в подпункте 311.4 настоящего пункта, имеют следующее оборудование:

авиационные спасательные плоты в достаточном количестве для размещения всех пассажиров и экипажа, расположенные в доступных местах таким образом, чтобы их можно было немедленно применить в аварийной ситуации и имеющие достаточный размер, чтобы вместить всех спасенных в случае, если один авиационный спасательный плот с наибольшей вместимостью поврежден или утерян;

световую сигнализацию на каждом авиационном спасательном плоту;

спасательное оборудование, которое соответствует климатогеографическим условиям, в которых выполняется рейс, для обеспечения выживания в этих условиях;

не менее двух ELT;

311.6. самолеты с MCTOM более 27000 кг и с MOPSC более 19 мест и самолеты с MCTOM более 45500 кг имеют надежно подсоединенное и автоматически приводимое в действие устройство, обеспечивающее обнаружение и определение местонахождения под водой, которое работает на частоте 8,8 кГц ± 1 кГц, за исключением:

самолетов, эксплуатируемых по маршрутам, на удалении от береговой черты не более 180 морских миль;

самолетов, оснащенных надежными автоматическими средствами для точного определения местонахождения точки завершения полета при авиационном происшествии, в случае сильного повреждения самолета.

312. Эксплуатант ВС при выполнении полетов самолетов над районами, где условия поисково-спасательных работ крайне затруднены, оснащает самолеты снаряжением для выживания, руководствуясь следующим:

312.1. самолеты, выполняющие полеты над районами, где условия поисково-спасательных работ крайне затруднены, оснащаются следующими средствами аварийного спасения:

сигнальным оборудованием для подачи сигналов бедствия;

не менее чем одним ELT(S);

дополнительным аварийно-спасательным оборудованием применительно к климатогеографическим условиям маршрута полета с учетом количества человек на борту ВС;

312.2. наличие на борту самолета дополнительного аварийно-спасательного оборудования применительно к климатогеографическим условиям маршрута полета не требуется, если самолет:

находится на расстоянии от зоны, где поисково-спасательные работы не затруднены, что соответствует 120 минутам полета на крейсерской скорости с OEI для самолетов, способных продолжать полет на аэродром при отказе критического двигателя (или двигателей) из любой точки маршрута или запланированного отклонения или 30 минутам полета на крейсерской скорости для всех других самолетов;

находится на расстоянии от района, пригодного для выполнения аварийной посадки, что соответствует не более, чем 90 минутам полета на крейсерской скорости.

313. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на борту самолета авиационных гарнитур или ларингофонов (или их эквивалент) в расчете на каждого члена летного экипажа, который находится на своем рабочем месте в кабине летного экипажа.

Самолеты, выполняющие полеты по IFR или ночью, оборудуются кнопкой радиопередачи на органах управления для каждого члена летного экипажа.

314. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие и работоспособность на самолетах радиосвязного оборудования для осуществления двусторонней радиосвязи в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства.

Радиосвязное оборудование должно обеспечивать передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц.

315. Эксплуатант ВС может эксплуатировать самолеты по IFR при условии их оборудования щитком управления переговорным устройством, которым можно управлять с каждого рабочего места члена экипажа.

316. Эксплуатант ВС может эксплуатировать самолеты по VFR по маршрутам с навигацией в VMC при условии их оборудования радиосвязным оборудованием, которое при нормальных условиях распространения радиоволн должно обеспечивать:

обмен информацией с наземными станциями;

обмен информацией с УВД станциями с любой точки контролируемого воздушного пространства, в котором запланирован соответствующий маршрут;

получение метеорологической информации.

317. Эксплуатант ВС для выполнения полетов по IFR или в VFR по маршрутам, навигация по которым не осуществляется в VMC обеспечивает наличие радиосвязного и навигационного оборудования с соблюдением следующего:

самолеты, выполняющие полеты по IFR или в VFR по маршрутам, навигация по которым невозможна в VMC, оснащается оборудованием радиосвязи и навигации в соответствии с применимыми требованиями по использованию воздушного пространства;

радиосвязное оборудование должно включать не менее двух независимых систем радиосвязи, которые при нормальных условиях эксплуатации нужны для общения с соответствующей наземной станцией с любой точки на маршруте или точки отклонения от маршрута;

несмотря на требования, изложенные в абзаце третьем настоящего пункта, самолеты, выполняющие полеты на короткие расстояния в воздушном пространстве Северной Атлантики с MNPS и не пересекающие Северную Атлантику, оборудованы, как минимум, одной системой связи дальнего действия в случае, если альтернативные процедуры связи опубликованы в соответствующих документах по использованию воздушного пространства;

самолеты имеют достаточное количество комплектов навигационного оборудования для обеспечения того, чтобы в случае отказа одного комплекта оборудования на любом этапе полета оставшееся оборудование позволяло безопасно продолжить полет в соответствии с планом полета;

самолеты, которые эксплуатируются на маршрутах, где планируется посадка в IMC, оборудованы соответствующим оборудованием, обеспечивающим навигацию к точке, из которой может быть выполнен визуальный заход на посадку для каждого аэродрома посадки и любого назначенного запасного аэродрома;

для выполнения полетов с PBN ВС должно соответствовать требованиям к летной годности для соответствующей навигационной спецификации.

318. Эксплуатант ВС обеспечивает оборудование самолетов обзорным ответчиком вторичной радиолокации, передающим данные о барометрической высоте, и, в случае необходимости, любым другим типом радиолокационного ответчика, который необходим для выполнения данного полета.

319. Эксплуатант ВС при осуществлении управления аэронавигационными базами данных руководствуется следующим:

аэронавигационные базы данных, используемые в приложениях сертифицированных бортовых систем, соответствуют требованиям к качеству данных, которые соответствуют планируемому использованию данных;

должно обеспечиваться своевременное обновление и введение текущих и обновленных аэронавигационных баз данных для всех самолетов;

эксплуатант ВС сообщает поставщикам базы данных о случаях ошибочных, несогласованных или отсутствующих данных, представляющих опасность для полета.

В случаях ошибочных, несогласованных или отсутствующих данных, представляющих опасность для полета, эксплуатант ВС информирует членов экипажа ВС, а также принимает меры к недопущению использования ошибочных данных.

ГЛАВА 25
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ

320. Эксплуатант ВС соблюдает следующие требования, предъявляемые к приборам и оборудованию, которыми оборудуются вертолеты:

320.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются вертолеты, соответствуют применимыми требованиями к летной годности, за исключением запасных предохранителей, переносного портативного осветительного прибора, хронометров, держателя навигационных карт, комплекта первой помощи (FIRST AID KIT), мегафонов, сигнального и спасательного оборудования, якорей и оборудования для швартовки, детских удерживающих систем (устройств);

320.2. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, но перевозятся на борту ВС, отвечают следующим требованиям:

данные, предоставляемые приборами и оборудованием, не используются летным экипажем для соблюдения положений пунктов 352–355 настоящих Авиационных правил;

приборы и оборудование не оказывают влияния на летную годность вертолета даже в случае их отказов или неисправности;

320.3. оборудование, которое используется во время полета одним членом летного экипажа на его рабочем месте, должно быть легкодоступным с его рабочего места. В случае, если требуется использование какого-либо элемента оборудования более чем одним членом летного экипажа, то такой элемент установлен таким образом, чтобы им можно было легко управлять с каждого рабочего места члена экипажа, который его использует;

320.4. приборы, которые используются несколькими членами летного экипажа, располагаются таким образом, чтобы член летного экипажа, который их эксплуатирует, мог легко считывать их показания со своего рабочего места, почти не изменяя своего положения, в котором он обычно находится, смотря в направлении траектории полета;

320.5. все необходимое аварийно-спасательное оборудование располагается в легкодоступных местах и готово для немедленного использования.

321. Командиру вертолета не допускается начинать выполнение полета, если какой-либо из приборов, элементов оборудования или бортовых систем вертолета, необходимых для запланированного полета, находится в нерабочем состоянии или отсутствуют, за исключением следующего:

вертолетов, эксплуатируемых в соответствии с MEL эксплуатанта ВС;

случаев, когда эксплуатант ВС получил специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на эксплуатацию вертолета согласно MMEL.

322. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие и работоспособность следующего светотехнического оборудования вертолетов:

322.1. системы огней для предотвращения столкновений на вертолетах, которые эксплуатируются днем по VFR;

322.2. на вертолетах, эксплуатируемых ночью или по IFR, в дополнение к требованиям, изложенным в подпункте 322.1 настоящего пункта:

освещения, которое питается от электрической бортовой системы и обеспечивает достаточную подсветку всех приборов и оборудования, необходимого для безопасной эксплуатации вертолета;

освещения, которое питается от электрической бортовой системы и обеспечивает освещение всех пассажирских кабин;

переносных портативных работоспособных осветительных приборов для каждого члена экипажа, которые легкодоступны для использования на рабочих местах каждого члена экипажа;

аэронавигационных (габаритных) огней;

двух посадочных фар, как минимум, одна из которых регулируется во время полета так, чтобы освещать земную поверхность впереди, ниже и по обе стороны вертолета;

если вертолет эксплуатируется как вертолет-амфибия – огней согласно МППСС-72.

323. Эксплуатант ВС для эксплуатации вертолетов днем по VFR обеспечивает наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

323.1. для использования с рабочего места пилота:

средств для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, скольжения, температуры наружного воздуха;

устройства для индикации нарушения (недостаточного либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

323.2. для использования с рабочего места второго пилота, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов – отдельных приборов, отображающих барометрическую высоту, воздушную скорость, вертикальную скорость, скольжение;

323.3. на вертолетах с МСТОМ более 3175 кг, всех вертолетах, которые эксплуатируются над водной поверхностью при отсутствии видимости береговой черты или видимость составляет менее 1500 метров – индикатора пространственного положения, индикатора стабилизированного курса;

323.4. на вертолетах с МСТОМ более 3175 кг или MOPSC более 9 мест – устройства для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, которые возможны из-за обледенения или конденсата.

324. Эксплуатант ВС для эксплуатации вертолетов по IFR или ночью обеспечивает наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

324.1. для использования с рабочего места пилота средств для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса, температуры наружного воздуха;

324.2. двух устройств для измерения и отображения барометрической высоты. При выполнении полетов одним пилотом в VMC ночью один барометрический высотомер может быть заменен на радиовысотомер;

324.3. устройства для индикации нарушения (недостаточного либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

324.4. устройства для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, которые происходят из-за образования конденсата или обледенения;

324.5. средств оповещения летного экипажа об отказе устройств для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, устанавливаемых на следующих вертолетах:

которые впервые получили сертификат летной годности 1 августа 1999 г. или после этой даты;

которые впервые получили сертификат летной годности до 1 августа 1999 г., с МСТОМ более 3175 кг и с MOPSC более 9 мест;

324.6. резервного устройства измерения и отображения пространственного положения, которое:

непрерывно обеспечивается электропитанием при нормальной работе основной системы электропитания и при полном отказе основной системы электропитания получает электропитание от источника, независимого от основной системы электропитания;

работает независимо от любых других средств измерения и отображения пространственного положения;

отчетливо видно с рабочих мест обоих пилотов;

работает в автоматическом режиме после полного отказа основной системы электропитания;

обеспечивает надежную работу в течение, как минимум, 30 минут или в течение времени, необходимого для достижения запасной посадочной площадки при выполнении полетов в неблагоприятной обстановке или в открытом море, после полного отказа основной системы электропитания с учетом других нагрузок на аварийный источник электроэнергии;

должным образом освещается на всех режимах работы;

имеет четкую индикацию об электропитании, как от резервного, так и автономного источника питания при отказе основной системы электропитания;

324.7. резервного источника статического давления для средств измерения высоты, воздушной скорости и вертикальной скорости;

324.8. для использования с рабочего места второго пилота, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов – отдельных средств отображения барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса;

324.9. держателя навигационных карт, при его наличии, который располагается в удобном положении для считывания данных и при использовании ночью обеспечивается освещением.

325. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию вертолетов по IFR, пилотируемых одним пилотом, которые оборудованы автопилотом с режимом стабилизации, как минимум, высоты и курса.

326. Эксплуатант ВС может выполнять полеты вертолетов над водной поверхностью при наличии на вертолете радиовысотомера, способного выдавать звуковые и визуальные предупреждения, в случаях снижения ниже предварительно заданной высоты, а также на высоте, которую устанавливает пилот при выполнении полета:

при отсутствии видимости земной поверхности;

если видимость составляет менее 1500 метров;

ночью;

если для преодоления расстояния до береговой черты необходимо более 3 минут полета на нормальной крейсерской скорости.

327. Эксплуатант ВС может выполнять полеты по IFR или ночью при наличии в прогнозах погоды по маршруту или району планируемых полетов гроз или других потенциально опасных метеорологических условий, которые в полете могут быть обнаружены бортовым метеорадиолокатором, на вертолетах с MOPSC более 9 мест, оборудованных метеорадиолокатором.

328. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию в фактических или ожидаемых условиях обледенения ночью вертолетов, оборудованных визуальным датчиком обледенения и средством его освещения.

Средства для освещения визуального датчика обледенения не должны вызывать бликов или отражений на остеклении кабины, которые мешали бы членам летного экипажа выполнять свои обязанности.

329. Вертолеты, эксплуатируемые более, чем одним членом летного экипажа, оборудуются системой внутренней связи для членов летного экипажа, которая включает авиационные гарнитуры и микрофоны для использования всеми членами летного экипажа.

330. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию вертолетов, эксплуатируемых более, чем одним членом летного экипажа при условии оборудования таких вертолетов системой внутренней связи для членов летного экипажа, которая включает авиационные гарнитуры и микрофоны для использования всеми членами летного экипажа.

331. Эксплуатант ВС соблюдает следующие требования по оборудованию вертолетов системой громкой связи:

331.1. вертолеты с MOPSC более 9 мест оборудуются системой громкой связи, за исключением вертолетов, указанных в подпункте 331.2 настоящего пункта;

331.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 331.1 настоящего пункта, вертолеты с MOPSC более 9 мест и менее 20 мест не подлежат обязательному оборудованию системами громкой связи, если:

конструкция вертолета не предусматривает перегородки между пилотом и пассажирами;

эксплуатант ВС сможет наглядно продемонстрировать, что во время полета голос пилота хорошо слышен и разборчив на всех сиденьях пассажиров.

332. Эксплуатант ВС соблюдает следующие требования по оборудованию вертолетов CVR:

332.1. следующие вертолеты оборудуются CVR:

все вертолеты с МСТОМ более 7000 кг;

вертолеты с МСТОМ более 3175 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 1987 г. или после этой даты;

332.2. все вертолеты, которые требуется оснащать CVR, оснащаются CVR, которые сохраняют информацию, записанную в течение по крайней мере последних двух часов его работы;

332.3. CVR осуществляет запись на средства, исключающие наличие магнитной ленты и магнитной проволоки;

332.4. CVR регистрирует с привязкой к шкале времени следующие данные:

внешнюю двустороннюю речевую связь, осуществляемую по радио на борту ВС;

речевые переговоры в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, и речевой связи членов летного экипажа, использующих систему обращения к пассажирам (громкой связи), если таковые установлены на борту ВС;

звуковую обстановку в кабине летного экипажа в непрерывном режиме;

речевые или звуковые сигналы опознавания аэронавигационных средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;

332.5. CVR начинает запись до запуска двигателя(ей) и осуществляет ее до момента выключения двигателя(ей);

332.6. в дополнение к требованиям, изложенным в подпункте 332.5 настоящего пункта, для вертолетов, впервые получивших сертификат летной годности 1 августа 1999 г. или после этой даты:

CVR начинает автоматическую запись с момента включения электропитания до запуска двигателя(ей) и осуществляет ее до окончания полета, а именно до момента остановки несущего винта после выключения двигателя(ей);

CVR начинает запись с момента предполетной проверки в кабине экипажа и осуществляет ее до выключения двигателей после завершения полета;

332.7. если CVR неотделяемый, он имеет надежно подсоединенное и автоматически приводимое в действие устройство, обеспечивающее обнаружение и определение местонахождения под водой и работающее на частоте 37,5 кГц. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если CVR отделяемый, он оборудуется автоматическим ELT.

333. Эксплуатант ВС соблюдает следующие требования по оборудованию вертолетов бортовыми регистраторами полетных данных:

333.1. следующие вертолеты оборудуются FDR, в котором используется цифровой метод записи и хранения данных, и для которых существует метод быстрого извлечения этих данных из носителя информации:

вертолеты с МСТОМ более 3175 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 августа 1999 г. или после этой даты;

вертолеты с МСТОМ более 7000 кг или MOPSC более 9 мест, впервые получившие сертификат летной годности в период с 1 января 1989 г. по 1 августа 1999 г.;

333.2. FDR регистрирует следующие параметры, необходимые для точного определения:

траектории полета вертолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателя, полетных данных. FDR обеспечивает сохранение информации, зарегистрированной в течение, как минимум, предыдущих 10 часов в случае вертолетов, указанных в абзаце втором подпункта 333.1 настоящего пункта, впервые получивших сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты;

траектории полета вертолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателя, полетных данных. FDR обеспечивает сохранение информации, зарегистрированной в течение, как минимум, предыдущих 8 часов в случае вертолетов, указанных в абзаце втором подпункта 333.1 настоящего пункта, впервые получивших сертификат летной годности до 1 января 2016 г.;

траектории полета вертолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателя, полетных данных. FDR обеспечивает сохранение информации, зарегистрированной в течение, как минимум, предыдущих 5 часов для вертолетов, указанных в абзаце третьем подпункта 333.1 настоящего пункта;

333.3. данные записываются из бортовых источников позволяющих, точно соотносить их с информацией, отображаемой летному экипажу;

333.4. FDR автоматически начинает запись с момента начала запуска двигателя(ей) и осуществляет ее до окончания полета, а именно до момента полной остановки винтов;

333.5. если FDR неотделяемый, он имеет устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если FDR отделяемый, он оборудуется автоматическим ELT.

334. Эксплуатант ВС при оборудовании вертолетов системой записи канала передачи данных руководствуется следующим:

334.1. вертолеты, впервые получившие сертификат летной годности 8 апреля 2014 г. или после этой даты, имеющие техническую возможность использовать линии канала связи данных и оборудованные CVR, обеспечивают запись на регистратор следующей информации:

334.1.1. сообщений по линии передачи данных, относящихся к двухсторонней связи службы ОВД с вертолетом, включая сообщения, относящиеся:

к инициированию передачи данных по каналу передачи данных;

к связи между диспетчером и пилотом;

к адресному наблюдению в полете;

к полетной информации;

к обзорному наблюдению за ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

к данным об управлении ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

334.1.2. информации, которая позволяет сопоставлять любые связанные записи, относящиеся к передаче данных по каналу передачи данных, с записями, сохраняемыми на наземных устройствах хранения информации;

334.1.3. информации о времени и приоритете сообщений в линии передачи данных, принимая при этом во внимание конкретную модификацию системы;

334.2. в регистраторе используется цифровой метод записи и хранения данных, а также способ быстрого извлечения этих данных из носителя информации. Метод записи, обеспечивает идентичность данных, записанных на борту ВС, данным, которые записаны на земле;

334.3. регистратор обеспечивает сохранение данных, записанных, как минимум, в течение срока, который определен для CVR требованиями, изложенными в пункте 332 настоящих Авиационных правил;

334.4. если регистратор неотделяемый, то он имеет устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать

минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если регистратор отделяемый, то он оборудуется автоматическим ELT;

334.5. требования, предъявляемые к логике запуска и остановки регистратора канала передачи данных определяются в соответствии требованиям, предъявляемыми к логике запуска и остановки CVR, изложенными в подпунктах 332.4 и 332.5 пункта 332 настоящих Авиационных правил.

335. Эксплуатант ВС может обеспечить выполнение требований к CVR и FDR, изложенных в пунктах 332 и 333 настоящих Авиационных правил, установкой комбинированного регистратора.

336. Эксплуатант ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров соблюдает следующие требования, предъявляемые к оборудованию вертолетов сиденьями, ремнями безопасности, удерживающими устройствами и детскими удерживающими системами (устройствами):

336.1. вертолеты оборудованы:

креслом или спальным местом для каждого пассажира на борту вертолета, возраст которого составляет 24 месяца и более;

ремнями безопасности на каждом пассажирском сиденье и удерживающими устройствами на каждом спальном месте;

для вертолетов, которые впервые получили сертификат летной годности 1 августа 1999 г. или после этой даты – ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела на каждом пассажирском сиденье для всех лиц старше 24 месяцев;

детской удерживающей системой (устройством) для каждого пассажира на борту вертолета, возраст которого моложе 24 месяцев;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела с устройством автоматического ограничения движения тела в случае резкого торможения на каждом кресле члена летного экипажа;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела на каждом сиденье для минимально необходимого кабинного экипажа;

336.2. ремень безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела имеет:

одну точку открытия замка фиксатора;

два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга, на сиденьях летного экипажа, на сиденьях рядом с сиденьем пилота и на сиденьях для минимально необходимого кабинного экипажа.

337. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы вертолеты, в которых не все пассажирские сиденья видны с мест летного экипажа, были оборудованы средствами индикации для всех пассажиров и членов кабинного экипажа о необходимости пристегнуть ремни безопасности «Пристегните ремни» и запрете курения «Не курить».

338. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на вертолетах, как минимум, одного комплекта первой помощи (FIRST AID KIT).

Комплекты первой помощи являются легкодоступными для использования, поддерживаются в эксплуатационном состоянии и не имеют лекарственных препаратов с истекшим сроком годности.

339. Эксплуатант ВС при эксплуатации вертолетов:

без гермокабины, выполняющих полеты на барометрической высоте более 3050 метров (10000 футов), обеспечивает наличие на борту вертолетов дополнительного кислородного оборудования, которое может хранить и распределять кислород, предназначенный членам экипажа ВС и пассажирам (исходя из фактического количества пассажиров на борту самолета, включая лиц моложе 24 месяцев). Минимальные требования относительно запаса и подачи кислорода для вертолетов определяются согласно приложению 11;

с герметизированными кабинами, обеспечивает наличие на борту запаса кислорода для дыхания, достаточного для всех членов экипажа и части пассажиров в зависимости от условий выполняемого полета – в случае разгерметизации в течение любого периода

времени, когда атмосферное давление в любой кабине, занимаемой ими, будет составлять менее 700 гПа. При выполнении полета на абсолютных высотах, где атмосферное давление превышает 376 гПа, и невозможности безопасного выполнения снижения в течение 4 минут до абсолютной высоты, где атмосферное давление составляет 620 гПа, для лиц, занимающих пассажирскую кабину, предусматривается, как минимум, 10-минутный запас кислорода. Соответствие значений абсолютного давления при стандартной атмосфере значениям абсолютных высот определяется согласно приложению 12.

340. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на борту вертолета переносных огнетушителей с соблюдением следующего:

кабина летного экипажа вертолета оснащается, как минимум, одним переносным огнетушителем;

как минимум, один переносной огнетушитель располагается в легкодоступном месте для использования в каждом отсеке, не расположенном в основной пассажирской кабине;

как минимум, один переносной огнетушитель располагается в любом грузовом отсеке, к которому в полете имеют доступ члены экипажа;

тип и количество огнегасящего вещества для необходимых огнетушителей на борту ВС соответствуют предполагаемому типу пожара, который может возникнуть в конкретном отсеке размещения огнетушителя. Тип огнегасящего вещества выбирается таким образом, чтобы свести к минимуму эффект концентрации токсичного газа в пассажирских кабинах и кабине экипажа;

минимальное количество переносных огнетушителей, которыми оснащаются вертолеты, в зависимости от MOPSC принимается согласно приложению 13. Огнетушители удобно размещаются и легкодоступны в каждой пассажирской кабине для их применения в случаях необходимости.

341. Если предусмотрена маркировка мест на фюзеляже вертолета, в которых удобно вскрывать фюзеляж в аварийной обстановке спасательным командам, то маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа производится по схеме согласно приложению 9.

Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и при необходимости обводятся белой окантовкой для их выделения на окружающем фоне.

Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 метра, между ними проводятся промежуточные линии размером 9 х 3 сантиметра таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 метра.

342. Эксплуатант ВС при эксплуатации вертолетов с MOPSC более 19 мест обеспечивает наличие на борту одного переносного мегафона, имеющего независимый источник питания.

Переносной мегафон располагается в легкодоступном месте для использования членами экипажа в случае аварийной эвакуации.

343. Эксплуатант ВС при обеспечении наличия и работоспособности на вертолетах аварийного освещения и маркировки руководствуется следующим:

343.1. вертолеты с MOPSC более 19 мест оборудованы:

системой аварийного освещения с независимым источником питания для обеспечения процесса эвакуации из вертолета;

освещенными аварийными выходами с соответствующей маркировкой, которая просматривается днем и ночью;

343.2. вертолеты оборудованы аварийными выходами с видимой днем и ночью маркировкой:

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2 – для полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующему расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение более, чем 10 минут;

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 – для полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующем расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение трех минут и более.

344. Эксплуатант ВС оснащает вертолеты, как минимум, одним автоматическим ELT.

ELT любого типа имеет функциональную возможность передавать одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц.

345. Эксплуатант ВС при выполнении полетов над водной поверхностью соблюдает следующее:

345.1. вертолеты оснащены спасательным жилетом для каждого находящегося на борту вертолета человека или эквивалентным индивидуальным плавсредством для каждого находящегося на борту вертолета человека в возрасте до 24 месяцев. Указанные средства располагаются в легкодоступных местах с кресла или спального места лица, которому они предназначены для обеспечения безопасности:

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2 – при полетах над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующем расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение более, чем 10 минут;

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 – при полетах над водной поверхностью за пределами расстояния до береговой черты, на котором обеспечивается посадка на авторотации на сушу;

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 2 и 3 – при взлете и посадке на аэродроме (посадочной площадке), где траектория взлета или захода на посадку проходит над водной поверхностью;

345.2. каждый спасательный жилет или эквивалентное индивидуальное плавсредство обеспечивается средством электрического освещения для облегчения обнаружения людей.

346. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы при полетах над водной поверхностью за пределами расстояния до береговой черты, на котором обеспечивается посадка на авторотации или безопасная вынужденная посадка на сушу, когда полученные командиром ВС метеорологические данные или прогнозы погоды указывают, что в течение полета температура морской воды составит + 10 °C и менее, каждый член экипажа был одет в спасательный костюм для обеспечения безопасности при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3.

347. Эксплуатант ВС оснащает авиационными спасательными плотами, авиационными аварийными приводными передатчиками и средствами аварийного спасения вертолеты с учетом следующего:

347.1. вертолеты при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2 для выполнения полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующем расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение более, чем 10 минут;

347.2. вертолеты при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 для выполнения полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующем расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение трех минут и более, оснащены с учетом следующего:

вертолет, который имеет на борту менее 12 человек – не менее, чем одним авиационным спасательным плотом с номинальной вместимостью не менее максимального числа людей на борту, расположенным на борту ВС таким образом, что максимально облегчает быстрое развертывание авиационного спасательного плота в аварийной ситуации;

вертолет, который имеет на борту более 11 человек – не менее, чем двумя авиационными спасательными плотами, расположенными таким образом, чтобы их можно было немедленно применить в аварийной ситуации. Такие авиационные спасательные плоты имеют достаточный размер, чтобы вместить всех спасенных в случае, если один авиационный спасательный плот с наибольшей вместимостью поврежден или утерян;

не менее чем одним ELT (ELT(S) для каждого необходимого авиационного спасательного плота;

спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения, которое отвечает климатогеографическим условиям запланированного полета.

348. Эксплуатант ВС при выполнении полетов вертолетов над районами, где условия поисково-спасательных работ крайне затруднены, оснащает вертолеты следующим снаряжением:

сигнальным оборудованием для подачи сигналов бедствия;

не менее чем одним ELT;

дополнительным аварийно-спасательным оборудованием применительно к климатогеографическим условиям маршрута полета с учетом количества человек на борту ВС.

349. Эксплуатант ВС при эксплуатации вертолетов-амфибий, сертифицированных для эксплуатации на поверхности воды, обеспечивает их оснащение:

якорем и другим оборудованием для помощи в швартовке, постановке на якорь или перемещении вертолета в воде, которые имеют соответствующий вес и размеры;

оборудованием, которое генерирует звуковые сигналы, согласно положениям МППСС-72 (если это применимо).

350. Эксплуатант при осуществлении эксплуатации вертолетов над водной поверхностью руководствуется следующим:

350.1. вертолеты спроектированы и сертифицированы в соответствии с нормами летной годности для посадки на водную поверхность при эксплуатации в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 или 2 в случае выполнения полетов в неблагоприятной обстановке на расстоянии от береговой черты, соответствующем расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение не менее 10 минут;

350.2. вертолеты спроектированы и сертифицированы в соответствии с нормами летной годности для посадки на водную поверхность или оснащены аварийно-спасательным оборудованием:

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 или 2 – над водной поверхностью в благоприятной обстановке на расстоянии от береговой черты, соответствующем расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение более 10 минут;

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2, если во время взлета или посадки, за исключением случаев эксплуатации вертолетов с целью выполнения полетов HEMS, когда в целях минимизации внешнего воздействия при посадке и взлете на посадочных площадках HEMS, расположенных в густонаселенных районах, траектория проходит над водной поверхностью;

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 над водной поверхностью за пределами безопасного расстояния, необходимого для выполнения вынужденной посадки на земную поверхность.

351. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на борту вертолета авиационных гарнитур или ларингофонов (или их эквивалента) с кнопкой радиопередачи на органах управления вертолетом в расчете на каждого члена летного экипажа, который находится на своем рабочем месте в кабине летного экипажа.

352. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие и работоспособность на вертолетах радиосвязного оборудования для осуществления двусторонней радиосвязи в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства.

Радиосвязное оборудование должно обеспечивать передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц.

353. Эксплуатант ВС может эксплуатировать вертолеты по IFR при условии их оборудования щитком управления переговорным устройством, которым можно управлять с каждого рабочего места члена экипажа.

354. Эксплуатант ВС может эксплуатировать вертолеты по VFR по маршрутам с навигацией в VMC при условии их оборудования радиосвязным оборудованием, которое при нормальных условиях распространения радиоволн должно обеспечивать:

обмен информацией с наземными станциями;

обмен информацией с УВД станциями с любой точки контролируемого воздушного пространства, в котором запланирован соответствующий маршрут;

получение метеорологической информации.

355. Эксплуатант ВС для выполнения полетов по IFR или в VFR по маршрутам, навигация по которым не осуществляется в VMC, обеспечивает наличие радиосвязного и навигационного оборудования с соблюдением следующего:

вертолеты, которые эксплуатируются по IFR или в VFR по маршрутам без навигации в VMC, оборудованы радиосвязным и навигационным оборудованием в соответствии с применимыми требованиями по использованию воздушного пространства;

радиосвязное оборудование включает не менее двух независимых систем радиосвязи, которые при нормальных условиях эксплуатации нужны для общения с соответствующей наземной станцией с любой точки на маршруте или точки отклонения от маршрута;

вертолеты имеют достаточное количество комплектов навигационного оборудования для обеспечения того, чтобы в случае отказа одного комплекта оборудования на любом этапе полета оставшееся оборудование позволяло безопасно продолжить полет в соответствии с планом полета;

вертолеты, которые эксплуатируются на маршрутах, где планируется посадка в IMC, оснащены соответствующим оборудованием, обеспечивающим навигацию к точке, с которой может быть выполнен визуальный заход на посадку для каждого аэродрома посадки и любого назначенного запасного аэродрома;

для выполнения полетов с PBN ВС должно соответствовать требованиям сертификации летной годности для соответствующей навигационной спецификации.

356. Эксплуатант ВС обеспечивает оборудование вертолетов обзорным ответчиком вторичной радиолокации, передающим данные о барометрической высоте, и, в случае необходимости, любым другим типом радиолокационного ответчика, который необходим для выполнения данного полета.

357. Эксплуатант ВС при осуществлении управления аэронавигационными базами данных руководствуется следующим:

аэронавигационные базы данных, используемые в приложениях сертифицированных бортовых систем, соответствуют требованиям к качеству данных, которые соответствуют планируемому использованию данных;

должно обеспечиваться своевременное обновление и введение текущих и обновленных аэронавигационных баз данных для всех вертолетов;

эксплуатант ВС сообщает поставщикам баз данных о случаях ошибочных, несогласованных или отсутствующих данных, которые представляют опасность для полета.

В случаях ошибочных, несогласованных или отсутствующих данных, представляющих опасность для полета, эксплуатант ВС информирует членов экипажа ВС, а также принимает меры к недопущению использования ошибочных данных.

ГЛАВА 26
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАНЕРОВ

358. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации планеров обеспечивает соблюдение следующих требований в отношении приборов и оборудования, которыми оборудуются планеры:

358.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются планеры соответствуют применимым требованиям к летной годности, определяемым авиационными правилами, регулирующими деятельность по поддержанию летной годности гражданских ВС, если они:

используются летным экипажем для контроля траектории полета;

используются в соответствии с положениями пунктов 366 и 367 настоящих Авиационных правил;

постоянно установлены на планере;

358.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 358.1 настоящего пункта, к следующим приборам и оборудованию, при наличии их на борту планера, не применяются требования к летной годности, определяемые авиационными правилами, регулирующими деятельность по поддержанию летной годности гражданских ВС:

переносной портативный осветительный прибор;

хронометр;

аварийно-спасательное и сигнальное оборудование;

358.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на борту планера отвечают следующим требованиям:

данные, предоставляемые с помощью данных приборов и оборудования, не используются летным экипажем;

приборы и оборудование не оказывают влияния на летную годность планера, даже в случае их отказов или неисправности;

358.4. приборы и оборудование удобны в эксплуатации и легкодоступны с рабочего места члена летного экипажа, которому необходимо их использовать;

358.5. все необходимое аварийно-спасательное оборудование располагается в легкодоступных местах и готово для немедленного использования.

359. Командиру планера не допускается начинать выполнение полета, если любой из приборов и (или) элементов оборудования или бортовых систем планера, необходимых для запланированного полета, находится в нерабочем состоянии или отсутствует, за исключением случая, если планер эксплуатируется в соответствии с MEL эксплуатанта ВС.

360. Эксплуатант ВС для эксплуатации планеров днем по VFR обеспечивает наличие и работоспособность средств для измерения и отображения времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, в случае мотопланеров магнитного курса.

В дополнение к требованиям, изложенным в части первой настоящего пункта, средствами для измерения и отображения вертикальной скорости, пространственного положения или поворота и скольжения, магнитного курса оборудуются планеры, которые эксплуатируются днем по VFR в условиях, когда пилот планера не может выдерживать заданную высоту без показаний одного или более дополнительных приборов.

361. Эксплуатант ВС для эксплуатации планеров в облаках обеспечивает наличие и работоспособность устройств для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, пространственного положения или поворота и скольжения.

362. Эксплуатант ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров соблюдает следующие требования по оборудованию сиденьями, ремнями безопасности, системами фиксации:

планеры оборудованы сиденьем для каждого человека на борту планера, ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела на каждом сиденье в соответствии с руководством по эксплуатации ВС;

конструкция ремней безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела имеет одну точку открытия замка фиксатора.

363. Эксплуатант ВС при выполнении полетов планеров на барометрических высотах более 3050 метров (10000 футов) обеспечивает наличие на борту дополнительного кислородного оборудования, которое может хранить и распределять кислород для:

членов экипажа на любой период времени более 30 минут, если барометрическая высота превышает 3050 метров (10000 футов), но не превышает 4000 метров (13000 футов);

всех членов экипажа и пассажиров на все время полета, когда барометрическая высота превышает 4000 метров (13000 футов).

364. Пилот планера, совершающий полет над водной поверхностью, оценивает соответствующие риски для выживания всех лиц, находящихся на борту планера в случае вынужденной посадки на воду. На основании оценки рисков пилот определяет наличие на борту:

364.1. спасательного жилета для каждого находящегося на борту человека или эквивалентного индивидуального плавсредства, которые надеты или располагаются в легкодоступных местах для человека, которому они предназначены;

364.2. ELT или индивидуального радиомаяка, который способен одновременно передавать на частотах 121,5 МГц и 406 МГц, находящегося у члена экипажа или пассажира, ознакомленного с порядком его применения;

364.3. оборудования для подачи сигналов бедствия, если:

полет выполняется над водной поверхностью на расстоянии, превышающем расстояние планирования до береговой черты;

траектории взлета или захода на посадку проходят над водной поверхностью и в случае неисправности существует вероятность вынужденной посадки на воду.

365. Эксплуатант ВС при выполнении полетов планеров над районами, где условия поисково-спасательных работ крайне затруднены, оснащает планеры сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием, которые соответствуют климатогеографическим условиям района, над которым выполняется полет.

366. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на борту планера радиосвязного оборудования с соблюдением следующего:

радиосвязное оборудование должно быть способным поддерживать двустороннюю радиосвязь в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства;

радиосвязное оборудование, в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце втором настоящего пункта, должно обеспечивать передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц.

367. Эксплуатант ВС обеспечивает оборудование планеров навигационным оборудованием в соответствии с:

планом полета службы ОВД, если применимо;

требованиями применяемых правил использования воздушного пространства.

368. Эксплуатант ВС оснащает планеры обзорным ответчиком вторичной радиолокации со всеми необходимыми функциями в соответствии с требованиями правил использования воздушного пространства, в котором выполняется полет.

ГЛАВА 27
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СВОБОДНЫХ АЭРОСТАТОВ

369. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации свободных аэростатов обеспечивает соблюдение следующих требований в отношении приборов и оборудования, которыми оборудуются свободные аэростаты:

369.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются свободные аэростаты, соответствуют применимым требованиям к летной годности, определяемым авиационными правилами, регулирующими деятельность по поддержанию летной годности гражданских ВС, если они:

используются в соответствии с положениями пунктов 380 и 381 настоящих Авиационных правил;

постоянно установлены на свободном аэростате;

369.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 369.1 настоящего пункта, к следующим приборам и оборудованию, при наличии их на борту свободного аэростата,

не применяются требования к летной годности, определяемые авиационными правилами, регулирующими деятельность по поддержанию летной годности гражданских ВС:

приборы и оборудование, используемые летным экипажем для контроля траектории полета;

переносной портативный осветительный прибор;

хронометр;

комплект первой помощи (FIRST AID KIT);

аварийно-спасательное и сигнальное оборудование;

дополнительное устройство для хранения и распределения кислорода;

резервный источник электропитания для оборудования зажигания;

кошма для тушения огня или огнеупорное полотно;

переносной огнетушитель;

трос;

нож;

369.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на свободном аэростате, отвечают следующим требованиям:

данные, предоставляемые с помощью настоящих приборов и оборудования, не используются летным экипажем для соблюдения основных требований к летной годности;

приборы и оборудование не оказывают влияния на летную годность свободного аэростата, даже в случае их отказов или неисправности;

369.4. приборы и оборудование удобны в работе и легкодоступны с рабочего места члена летного экипажа, которому необходимо их использовать;

369.5. все необходимое аварийно-спасательное оборудование размещается в легкодоступных местах и готово для немедленного использования.

370. Командиру свободного аэростата не допускается начинать выполнение полета, если любой из приборов и (или) элементов оборудования или систем свободного аэростата, необходимых для запланированного полета, находится в нерабочем состоянии или отсутствует, за исключением случая, если свободный аэростат эксплуатируется в соответствии с MEL эксплуатанта ВС.

371. Эксплуатант ВС для эксплуатации свободных аэростатов, ночью, обеспечивает наличие на борту следующего оборудования:

огней для предупреждения столкновений;

средств обеспечения освещенности всех приборов и оборудования, необходимых для безопасной эксплуатации свободного аэростата;

переносных автономных осветительных приборов для каждого члена экипажа.

372. Эксплуатант ВС для эксплуатации свободных аэростатов днем по VFR обеспечивает наличие на свободном аэростате следующего оборудования:

устройств, которые способны отображать направление полета;

средств для измерения и отображения времени в часах, минутах и секундах, вертикальной скорости, если это требуется руководством по эксплуатации ВС, барометрической высоты, если это требуется руководством по эксплуатации ВС или правилами использования воздушного пространства или, если необходимо контролировать высоту для определения момента использования кислорода, давления каждой линии подачи газа для сгорания, за исключением газовых свободных аэростатов.

373. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на свободных аэростатах сидений с ремнями безопасности и удерживающими устройствами для командира, если они оборудованы:

отдельной кабиной для командира;

поворотными вентиляционными отверстиями.

374. Эксплуатант ВС обеспечивает оснащение свободных аэростатов комплектом первой помощи (FIRST AID KIT), который:

легкодоступен для использования;

поддерживается в эксплуатационном состоянии и не имеет лекарственных препаратов с истекшим сроком годности.

375. Эксплуатант ВС оборудует свободные аэростаты устройствами для хранения и выдачи кислорода, способными хранить и распределять необходимые запасы кислорода в случаях:

375.1. когда командир свободного аэростата определяет, что на высоте предполагаемого полета нехватка кислорода может привести к ухудшению способностей членов экипажа;

375.2. когда недостаток кислорода может нанести вред пассажирам;

375.3. при выполнении полетов на барометрических высотах, превышающих 3050 метров (10000 футов), свободный аэростат оборудован дополнительным кислородным оборудованием, которое может хранить и распределять кислород для:

членов экипажа на любой период времени более 30 минут в случаях, если барометрическая высота превышает 3050 метров (10000 футов), но не превышает 4000 метров (13000 футов);

всех членов экипажа и пассажиров на весь полет, если барометрическая высота превышает 4000 метров (13000 футов).

376. Эксплуатант ВС оснащает тепловой свободный аэростат, как минимум, одним переносным огнетушителем.

377. Командир свободного аэростата, совершающий полет над водной поверхностью, оценивает соответствующие риски для выживания лиц, находящихся на свободном аэростате. В случае вынужденной посадки на воду и на основе оценки этих рисков, командир принимает решение о наличии на борту;

спасательного жилета для каждого находящегося на свободном аэростате человека или эквивалентного индивидуального плавсредства, которые надеты или располагаются в легкодоступных местах для человека, которому они предназначены;

ELT или индивидуального радиомаяка, который имеет функциональную возможность передавать одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц и находится у члена экипажа или пассажира, ознакомленного с порядком его применения;

оборудования для подачи сигналов бедствия.

378. Эксплуатант ВС при выполнении полетов свободных аэростатов над районами, где условия поисково-спасательных работ крайне затруднены, обеспечивает оснащение свободных аэростатов такими сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием, которые соответствуют климатогеографическим условиям района, над которым выполняется полет.

379. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на свободных аэростатах:

защитных перчаток для каждого члена экипажа;

резервного источника электропитания для оборудования зажигания, средства измерения и индикации количества топлива, кошмы или огнеупорного одеяла, страховочного каната длиной не менее 25 метров – на тепловых свободных аэростатах;

ножа, страховочного каната длиной не менее 20 метров из натурального волокна или электростатического проводящего материала – на газовых свободных аэростатах.

380. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на свободном аэростате радиосвязного оборудования, способного поддерживать двустороннюю радиосвязь в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства.

Радиосвязное оборудование должно обеспечивать передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц.

381. Эксплуатант ВС оборудует свободные аэростаты обзорным ответчиком вторичной радиолокации со всеми необходимыми функциями в соответствии с требованиями правил использования воздушного пространства, в котором выполняется полет.

РАЗДЕЛ IV
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАЗРЕШЕНИЙ НА ВИДЫ ПОЛЕТОВ

ГЛАВА 28
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

382. Эксплуатант ВС получает специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС, для осуществления эксплуатации ВС при выполнении:

специальных аэродромных полетов (короткие взлеты, посадки с ожиданием на ВПП, полеты на изолированный аэродром, выполнение маневров с повышенными углами крена, посадки с малой длиной пробега, посадки с сокращенной посадочной дистанцией);

специальных процедур захода на посадку (заход на посадку по крутой глиссаде, заход на посадку с использованием системы точного контроля на ВПП и системы посадки по приборам, заход на посадку с использованием системы точного контроля на ВПП и средств путевого наведения типа курсового маяка, заход на посадку на основе RNP);

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

полетов ВС на десантирование парашютистов или грузов;

полетов ВС на пилотаж;

полетов на вертолетах в неблагоприятной обстановке и за пределами густонаселенных районов;

полетов вертолетов на площадки, расположенные в густонаселенных районах;

полетов на вертолетах с осуществлением грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей);

полетов вертолетами в целях HEMS;

полетов на вертолетах с грузом на внешней подвеске;

полетов с применением навигации, основанной на характеристиках;

полетов в воздушном пространстве в соответствии с минимальными требованиями к навигационным характеристикам, в воздушном пространстве Северной Атлантики между эшелонами полета 285 и 420;

полетов в воздушном пространстве между эшелонами полетов FL 290 и FL 410 включительно, где сокращен минимальный интервал эшелонирования в 300 метров (1000 футов);

полетов в условиях низкой видимости, в том числе с расширенными эксплуатационными возможностями, обусловленными наличием HUD, EVS, SVS, CVS, системы автоматической посадки при производстве полетов в условиях низкой видимости;

полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром;

полетов по перевозке опасных грузов по воздуху;

полетов по VFR ночью с применением NVIS;

полетов с использованием подъемного оборудования;

полетов в открытом море;

полетов с одним газотурбинным двигателем ночью или в приборных метеорологических условиях;

полетов с использованием бортовой электронной информационной системы.

383. Для получения специального разрешения на виды полетов эксплуатант ВС предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации, соответствующие запрос и подтверждающую документацию.

Эксплуатант ВС в зависимости от планируемых видов полетов предоставляет подтверждение:

соответствия авиационного персонала планируемым видам полетов;

соответствия оборудования ВС требованиям, предъявляемым к летной годности ВС для выполнения соответствующих видов полетов.

384. Специальные разрешения выдаются на неограниченный срок и остаются в силе при условии соблюдения эксплуатантом ВС требований, связанных с конкретным специальным разрешением, и с учетом соответствующих элементов, в том числе:

определенных в обязательной части данных эксплуатационной годности, включающих данные MMEL;

данных об обучении пилотов;

данных кабинного экипажа;

данных для обучения обслуживающего персонала;

данных для квалификации тренажеров;

данных о летной годности ВС.

После получения специального разрешения подтверждающая документация хранится эксплуатантом ВС в течение всего периода деятельности.

385. В случаях, если эксплуатант ВС изменяет вид деятельности, влияющий на условия конкретного специального разрешения, он предоставляет соответствующую подтверждающую документацию в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации для получения специального разрешения на соответствующий вид деятельности.

386. После получения запроса на выдачу специального разрешения или внесения в него изменения специально уполномоченный орган в области гражданской авиации оценивает подтверждающую документацию и проводит, если это необходимо, инспекционную проверку этапа инспекции и демонстрации по определению соответствия эксплуатанта ВС сертификационным требованиям в отношении запрашиваемого вида полетов.

Если по результатам инспекционной проверки установлено, что эксплуатант ВС соответствует сертификационным требованиям в отношении запрашиваемого вида полетов, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации выдает специальное разрешение и вносит его в эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатанта ВС.

387. Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации может, при необходимости, установить локальную зону полетов при осуществлении разрешенных видов полетов или деятельности.

388. Эксплуатант ВС при необходимости выполнения полетов вертолетов в неблагоприятной обстановке и за пределами густонаселенных районов получает специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации или уполномоченного органа в области авиации государства, на территории которого планируется осуществление таких полетов.

389. Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации или уполномоченный орган в области авиации иных государств определяют районы с неблагоприятной обстановкой и за пределами густонаселенных районов, где полеты вертолетов могут выполняться без гарантированной возможности выполнения безопасной вынужденной посадки в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 272 настоящих Авиационных правил.

Перед выдачей специального разрешения эксплуатанту ВС на полеты вертолетов в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 272 настоящих Авиационных правил, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации рассматривает обоснование эксплуатанта ВС о невозможности применения соответствующих требований к летно-техническим характеристикам.

390. Эксплуатант ВС при необходимости выполнения полетов вертолетов на площадки, расположенные в густонаселенных районах, предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации перечень площадок, расположенных в густонаселенных районах, на которые планируется выполнение полетов, и получает специальное разрешение на выполнение полетов на площадки, расположенные в густонаселенных районах.

391. Эксплуатант ВС при необходимости выполнения полетов на изолированные аэродромы предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации перечень изолированных аэродромов, на которые планируется выполнение полетов, и получает специальное разрешение на выполнение полетов на изолированные аэродромы.

392. При разработке и внедрении системы управления факторами риска, связанными с утомлением (FRMS), эксплуатант ВС устанавливает, внедряет и поддерживает индивидуальные схемы спецификаций служебного полетного времени.

Индивидуальными схемами спецификаций служебного полетного времени являются схемы нормирования служебного полетного времени, соответствующие типу (типам) выполняемых специализированных операций в соответствии с эксплуатационными спецификациями и устанавливающие особенности режима рабочего времени и отдыха членов экипажей ВС.

Индивидуальные схемы спецификаций служебного полетного времени утверждаются в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации и являются обязательными при разработке РПП, составлении графиков работы членов экипажей и расписаний движения ВС эксплуатантов.

ГЛАВА 29
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ НАВИГАЦИИ, ОСНОВАННОЙ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ

393. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов ВС с применением навигации, основанной на характеристиках, получает специальное разрешение на выполнение полетов ВС с использованием PBN специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Эксплуатант ВС для получения специального разрешения на выполнение полетов с использованием PBN предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС с применением PBN по форме согласно приложению 14.

Эксплуатант ВС подтверждает, что:

руководством по эксплуатации ВС или иным документом, который утвержден специально уполномоченным органом в области гражданской авиации в рамках процедур оценки летной годности, предусмотрена возможность выполнения полетов ВС с применением PBN;

внедрена программа подготовки членов летного экипажа и соответствующего авиационного персонала, задействованного в подготовке к полету;

выполнена оценка безопасности полетов;

введены эксплуатационные процедуры с указанием оборудования, которое планируется использовать, включая эксплуатационные ограничения и соответствующие записи в MEL, программы подготовки и квалификации членов летного экипажа, порядок действий в стандартных, нештатных и аварийных процедур, правила управления электронными навигационными данными;

в РПП определен перечень событий при выполнении полетов с использованием PBN, подлежащих регистрации;

внедрена программа мониторинга RNP для процедур RNP AR APCH, если это применимо.

394. Эксплуатант ВС получает специальное разрешение на выполнение полетов с применением PBN для каждой из следующих спецификаций:

RNP AR APCH;

RNP 0.3 для эксплуатации вертолетов.

Специальное разрешение на выполнение RNP AR APCH позволяет выполнять полеты в соответствии с процедурами захода на посадку по приборам по схемам, которые соответствуют применимым критериям ICAO.

Специальное разрешение на RNP AR APCH или RNP 0.3 должно быть обязательно получено:

для использования схем захода на посадку по приборам, которые рассчитываются эксплуатантом ВС, или для схем, которые отличаются от схем, разработанных в соответствии с стандартами и рекомендуемой практикой ICAO;

если схема захода на посадку по приборам (RNP AR APCH или RNP 0.3) определена государством аэродрома;

по требованию специально уполномоченного органа в области гражданской авиации или уполномоченного органа в области авиации государства, с территории (на территорию) которого выполняются полеты ВС эксплуатанта ВС.

395. Если эксплуатант ВС доказал соответствие авиационного персонала и ВС требованиям к выполнению полетов с применением PBN, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации может выдать общее специальное разрешение на выполнение заходов на посадку с требуемыми навигационными характеристиками RNP AR APCH или специальное разрешение для отдельных схем и аэродромов.

В случае предоставления специального разрешения для отдельных схем и аэродромов специально уполномоченный орган в области гражданской авиации:

перечисляет в соответствующем разрешении на выполнение полетов с применением PBN, указанном в эксплуатационных спецификациях, согласованные специально уполномоченным органом в области гражданской авиации схемы инструментального захода на посадку с указанием аэродромов;

определяет порядок взаимодействия с администрацией аэродромов, на которые выдается специальное разрешение для отдельных схем и аэродромов, если это необходимо;

принимает во внимание имеющийся у эксплуатанта ВС опыт полетов с применением PBN, исходя из ранее выданных заявителю специальных разрешений RNP AR APCH.

ГЛАВА 30
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В СООТВЕТСТВИИ С МИНИМАЛЬНЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ К НАВИГАЦИОННЫМ ХАРАКТЕРИСТИКАМ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКИ

396. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов ВС в воздушном пространстве в соответствии с минимальными требованиями к навигационным характеристикам, получает специальное разрешение на выполнение полетов ВС в воздушном пространстве с MNPS специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов ВС в воздушном пространстве Северной Атлантики между эшелонами полета 285 и 420 получает специальное разрешение на выполнение полетов ВС в воздушном пространстве Северной Атлантики между эшелонами полета 285 и 420 (далее, если не установлено иное, – разрешение NAT HLA) специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Концепция полетов согласно техническим требованиям MNPS построена на соблюдении всеми ВС, выполняющими полеты в установленном воздушном пространстве с MNPS, эксплуатационных стандартов горизонтальной и вертикальной навигации.

Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации для выдачи специального разрешения на полеты с MNPS учитывает разнообразные аспекты, влияющие на навигационные характеристики, такие как:

используемое навигационное оборудование с учетом процедур его установки и технического обслуживания;

навигационные процедуры, выполняемые экипажем;

уровень подготовки экипажа.

Для получения разрешения NAT HLA эксплуатанту ВС необходимо иметь специальные разрешения на выполнение полетов:

с применением PBN;

в воздушном пространстве с RVSM.

Для выполнения полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики ниже эшелона полета 285 разрешение NAT HLA не требуется.

397. Для получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с MNPS эксплуатант ВС предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС в воздушном пространстве с MNPS по форме согласно приложению 15.

Эксплуатант ВС подтверждает, что:

навигационное оборудование соответствует требуемым характеристикам;

навигационные дисплеи, индикаторы и органы управления видны и доступны каждому пилоту, сидящему на своем рабочем месте;

разработана и внедрена программа подготовки членов летного экипажа к полетам в воздушном пространстве с MNPS;

были введены эксплуатационные процедуры с указанием оборудования, которое используется, включая эксплуатационные ограничения и соответствующие записи в MEL, состава летного экипажа и требований к опыту, обычных процедур, процедур на случай непредвиденных обстоятельств, мониторинг и сообщение об инцидентах.

ГЛАВА 31
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ С СОКРАЩЕННЫМ МИНИМУМОМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ

398. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов ВС в воздушном пространстве между эшелонами полетов FL 290 и FL 410 включительно, где сокращен минимальный интервал эшелонирования в 300 метров (1000 футов) (далее, если не установлено иное, – воздушное пространство с RVSM), получает специальное разрешение на выполнение полетов ВС в воздушном пространстве RVSM специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

399. Для получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM эксплуатант ВС предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС в воздушном пространстве с RVSM по форме согласно приложению 16. Эксплуатант ВС подтверждает, что:

399.1. ВС соответствуют требованиями в отношении летной годности ВС на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM;

399.2. установлены процедуры контроля и сообщения об ошибках выдерживания высоты;

399.3. разработаны и внедрены программы подготовки авиационного персонала к полетам и обслуживанию средств вертикального эшелонирования в воздушном пространстве с RVSM;

399.4. разработаны и внедрены эксплуатационные процедуры, определяющие:

оборудование, которое планируется использовать, и его эксплуатационные ограничения, соответствующие записи в MEL;

требования к составу и опыту летного экипажа;

планирование полетов;

предполетные процедуры;

процедуры, которые необходимо выполнить до входа в воздушное пространство с RVSM;

процедуры во время полета;

процедур после завершения полета;

сообщений об инцидентах;

специальных региональных эксплуатационных процедур.

400. ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве с RVSM, оборудованы:

двумя независимыми системами измерения высоты;

одним обзорным ответчиком вторичной радиолокации, передающим данные о высоте полета, способным работать совместно с системой измерения высоты, используемой для выдерживания высоты полета;

системой сигнализации об отклонении по высоте;

автоматической системой выдерживания высоты.

401. Эксплуатант ВС сообщает о зарегистрированных или сообщенных случаях ошибок выдерживания высоты, вызванных неисправностью бортового оборудования или ошибками в эксплуатации этого оборудования, равных или превышающих:

TVE – ± 90 метров (± 300 футов);

ASE – ± 75 метров (± 245 футов);

AAD – ± 90 метров (± 300 футов).

Эксплуатант ВС сообщает в течение 72 часов об ошибке в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации, предоставив при этом первоначальный анализ факторов и причин, вызвавших ошибку, и мер, направленных на предотвращение ее повторения.

В случае получения или фиксации ошибок в выдерживании высоты эксплуатант ВС принимает незамедлительные меры для устранения причин, вызвавших ошибку, и предоставляет соответствующую информацию, связанную с ошибками в выдерживании высоты, в случае требования специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Эксплуатанты ВС обеспечивают последовательное прохождение ВС, имеющими специальное разрешение (допуск) к полетам в воздушном пространстве с RVSM, контроля выдерживания относительной высоты не реже чем один раз в 2 года.

ГЛАВА 32
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В УСЛОВИЯХ НИЗКОЙ ВИДИМОСТИ

402. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов ВС в условиях низкой видимости получает специальное разрешение на выполнение полетов ВС в условиях низкой видимости специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

При наличии специального разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, эксплуатант ВС может осуществлять следующую эксплуатацию ВС в условиях низкой видимости:

взлет в условиях низкой видимости;

заход на посадку по категории II (CAT II);

заход на посадку по категории III (CAT III);

выполнение захода на посадку с использованием EVS, для которых применяется эксплуатационный запас для уменьшения RVR не более чем на 1/3 заявленной RVR.

403. Для получения специального разрешения на выполнение полетов ВС в LVO с выполнением захода на посадку по второй или третьей категориям ICAO или для выполнения взлета в LVO эксплуатант ВС предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС в LVO по форме согласно

приложению 17, и подтверждает соответствие требованиям, изложенным в пунктах 404–408 настоящих Авиационных правил.

404. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации в LVO руководствуется следующим:

404.1. эксплуатация CAT II или CAT III осуществляется только в следующих случаях:

каждое соответствующее ВС сертифицировано для эксплуатации с DH менее 60 метров (200 футов) или без DH и оснащено в соответствии с применимыми требованиями к летной годности;

установлена и поддерживается система регистрации успешных и неудачных попыток захода на посадку и (или) автоматической посадки для контроля общей безопасности эксплуатации;

DH определяется с помощью радиовысотомера;

летный экипаж состоит не менее, чем из двух пилотов;

высота полета менее 60 метров (200 футов) над превышением порога аэродрома определяются радиовысотомером;

404.2. заход на посадку с использованием EVS осуществляется только в том случае, если:

EVS сертифицирована, объединяет изображения, получаемые за счет использования инфракрасных датчиков, с полетной информацией на HUD в реальном времени;

для эксплуатации с RVR менее 550 метров летный экипаж состоит, как минимум, из двух пилотов;

для эксплуатации при CAT I визуальный контакт с ориентирами ВПП устанавливается на высоте не менее 30 метров (100 футов) над превышением порога аэродрома;

для схемы захода на посадку с APV и схемы NPA с CDFA, визуальный контакт с ориентирами ВПП устанавливается на высоте не менее 60 метров (200 футов) над превышением порога аэродрома. Заход на посадку осуществляется с использованием режима вертикального наведения. Участок захода на посадку от контрольной точки конечного этапа захода на посадку до порога ВПП является прямым, и разница между курсом захода на посадку и осевой линией ВПП не превышает 2°. Угол наклона глиссады на конечном этапе захода на посадку не превышает 3,7°. Максимальные значения бокового ветра, установленные при сертификации EVS, не превышены.

405. Эксплуатант ВС для выполнения полетов в LVO обеспечивает, чтобы использовались аэродромы, сертифицированные для эксплуатации в LVO.

406. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы перед выполнением полетов в LVO:

каждый член летного экипажа соответствовал требованиям к подготовке и проверкам, указанным в РПП, включая подготовку на FSTD, в условиях полета при ограниченных значениях RVR (VIS) и DH для типа ВС, на котором выполняются полеты и имел квалификацию в соответствии с требованиями, определенными в РПП;

подготовка и проверка проводились в соответствии с утвержденными программами.

407. Эксплуатант ВС разрабатывает и внедряет процедуры и инструкции для выполнения полетов в LVO. Эти процедуры и инструкции включаются в РПП или руководство по процедурам и содержат обязанности членов летного экипажа во время руления, взлета, захода на посадку, посадки и ухода на второй круг.

Перед началом полетов в LVO командир ВС убеждается в том, что:

визуальные и невизуальные средства исправны и находятся в удовлетворительном состоянии;

соответствующие LVP действуют согласно информации, полученной от служб ОВД;

члены летного экипажа имеют надлежащую подготовку и квалификацию.

408. Эксплуатант ВС перед выполнением полетов в LVO обеспечивает подготовку и работоспособность минимального оборудования в соответствии с руководством по эксплуатации ВС, РПП или руководством по процедурам, если применимо.

Командир ВС убеждается, что состояние ВС и соответствующих бортовых систем соответствует требованиям для выполнения полетов в LVO.

409. Эксплуатант ВС может использовать HUD в качестве дополнения обычного приборного оборудования в кабине летного экипажа или в качестве основного пилотажного индикатора, если он сертифицирован для этой цели.

Сертифицированный HUD соответствует следующему:

отвечает требованиям к производству полетов в условиях низкой видимости или уменьшенной дальности видимости на ВПП;

способен дублировать некоторые элементы наземных средств, такие как огни зоны приземления и (или) осевой линии.

410. Функции HUD могут обеспечиваться подходящим эквивалентным индикатором.

До начала выполнения полетов с применением HUD или подходящего эквивалентного индикатора необходимо получить разрешение на эксплуатацию HUD в соответствии с требованиями к летной годности.

411. Эксплуатант ВС разрабатывает и включает в РПП программы подготовки членов летного экипажа в области применения HUD. Подготовка охватывает все виды полетов, для которых используется HUD или подходящий эквивалентный индикатор.

412. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов ВС с использованием HUD получает специальное разрешение на выполнение полетов ВС с использованием HUD специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения эксплуатант ВС предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС с использованием HUD, системы автоматической посадки, коллиматорного индикатора, систем EVS, SVS, CVS по форме согласно приложению 18.

Эксплуатант ВС подтверждает, что:

руководством по эксплуатации ВС предусмотрена возможность выполнения полетов ВС с использованием HUD;

разработаны программы подготовки авиационного персонала в области применения HUD;

проведена оценка рисков для безопасности полетов;

разработан порядок обратной связи и информирования об отказах или неудовлетворительной работе HUD;

разработаны и документально оформлены в РПП MEL, SOP, инструкции и процедуры по использованию HUD и требования к обучению работы с ним;

рассчитаны эксплуатационные минимумы аэродрома;

разработана и внедрена программа поддержания летной годности;

проведена оценка рисков для безопасности полетов при выполнении полетов с использованием HUD.

413. В соответствии с положениями стандарта ICAO 4.2.8.1.1 Приложения 6 к Чикагской конвенции специально уполномоченный орган в области гражданской авиации утверждает для выполнения полетов усовершенствованных ВС и выполнение посадок с применением эксплуатационных минимумов аэродрома, основанных на характеристиках. Расширенные эксплуатационные возможности не влияют на классификацию схем заходов на посадку по приборам.

Для утверждения специально уполномоченным органом в области гражданской авиации расширенных эксплуатационных возможностей эксплуатанту ВС необходимо:

обеспечить соответствие ВС требованиям к выдаче сертификата летной годности;

предоставить информацию, предоставляемую обоим пилотам, необходимую для реализации расширенных эксплуатационных возможностей;

провести оценку факторов риска для безопасности полетов;

разработать документальное оформление и порядок выполнения штатных и нештатных процедур, MEL;

разработать программы подготовки для использования расширенных эксплуатационных возможностей членами летного экипажа и авиационного персонала, участвующего в подготовке к полету;

разработать системы сбора, оценки данных и мониторинга тенденций применительно к полетам в условиях низкой видимости, в отношении которых имеются расширенные эксплуатационные возможности;

разработать соответствующие процедуры, касающиеся практики и программ поддержания летной годности.

ГЛАВА 33
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ПОЛЕТОВ С УВЕЛИЧЕННЫМ ВРЕМЕНЕМ УХОДА НА ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ

414. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов ВС с EDTO, определяемого в соответствии с положениями пункта 154 настоящих Авиационных правил, получает специальное разрешение на выполнение полетов ВС с EDTO специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

415. Специальное разрешение на выполнение полетов ВС с EDTO предоставляется эксплуатанту ВС для планируемых районов полетов. Специальные разрешения могут быть объединены для моделей ВС одного типа и для нескольких районов полетов.

416. Для получения специального разрешения на выполнение полетов ВС с EDTO эксплуатант ВС подает в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС с EDTO по форме согласно приложению 19.

417. При подаче запроса на выполнение полетов с EDTO эксплуатант ВС утверждает в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации:

скорость(и) при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, учитывая МСА и штилевые условия, для расчета порогового расстояния и максимального расстояния ухода на запасной аэродром. Скорость, которая будет использоваться для расчета максимального расстояния ухода на запасной аэродром, может отличаться от скорости, используемой для определения временного порога 60 минут и с EDTO;

скорость(и) с OEI для самолетов с двумя газотурбинными двигателями, для расчета порогового расстояния и максимального расстояния ухода на запасной аэродром, учитывая МСА и штилевые условия. Эта скорость, которая будет использоваться для расчета максимального расстояния ухода на запасной аэродром, не отличается от скорости, используемой для определения запаса топлива при уходе на запасной аэродром с OEI. Эта скорость может отличаться от скорости, используемой для определения временного порога 60 минут и EDTO.

418. Эксплуатант ВС подтверждает, что:

для самолетов с двумя газотурбинными двигателями комбинация самолет-двигатель соответствует применимым нормам летной годности, является приемлемой для предполагаемой эксплуатации;

разработаны и внедрены программы подготовки авиационного персонала к полетам и обслуживанию при выполнении полетов с EDTO, авиационный персонал имеет соответствующую квалификацию;

разработана и внедрена программа технического обслуживания EDTO;

разработаны и внедрены эксплуатационные процедуры.

419. Эксплуатант ВС утверждает в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации максимальное время ухода на запасной аэродром для конкретного типа самолета, планирующего полеты с EDTO.

Перевод максимального времени ухода на запасной аэродром при выполнении EDTO в единицы расстояния содержится в Doc 10085 «Руководство по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром».

420. При выборе запасного аэродрома эксплуатант ВС руководствуется следующим:

запасной аэродром на маршруте при выполнении полетов ВС с EDTO считается пригодным, если в ожидаемое время использования он доступен и оснащен необходимыми службами, такими как ОВД, достаточное освещение, связь, метеорологические данные, навигационные средства. аварийно-спасательные службы и имеет, как минимум, одну процедуру захода на посадку по приборам;

перед выполнением полета ВС с EDTO эксплуатант ВС убеждается в доступности запасного аэродрома на маршруте при выполнении полетов ВС с EDTO в пределах максимального времени ухода или времени ухода на основе MEL самолета в зависимости от того, какой из отрезков времени короче;

эксплуатант ВС указывает необходимые запасные аэродромы на маршруте при выполнении полетов ВС с EDTO в рабочем плане полета и плане полета ОВД. Запасными аэродромами на маршруте также могут быть аэродромы при взлете и (или) пункта назначения.

421. Эксплуатант ВС при определении эксплуатационных минимумов запасных аэродромов при выполнении полетов ВС с EDTO руководствуется следующим:

эксплуатант ВС в качестве запасного аэродрома на маршруте с EDTO выбирает такой аэродром, на котором фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в течение периода времени, начинающегося с момента расчетного времени и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых эксплуатационных минимумов для осуществления посадки, рассчитанных путем добавления дополнительных пределов. Метеорологические условия при планировании минимумов для запасного аэродрома на маршруте с EDTO принимаются согласно приложению 20;

эксплуатант ВС включает в РПП метод определения эксплуатационных минимумов на планируемом запасном аэродроме на маршруте с EDTO.

422. Эксплуатант ВС и командир ВС во время планирования или выполнения полетов с EDTO обеспечивают, чтобы:

соответствующим образом учитывались минимальный перечень оборудования, средства связи и навигации, запас горюче-смазочных материалов, запасные аэродромы на маршруте и летно-технические характеристики самолета;

в случае выключения одного двигателя ВС могло продолжить полет и совершить посадку на ближайшем (по наименьшему времени полета) запасном аэродроме на маршруте, на котором можно безопасно осуществить посадку;

в случае единичного отказа или множественных отказов критически важной системы EDTO или систем (исключая отказ двигателя), ВС могло продолжать полет до ближайшего запасного аэродрома на маршруте, на котором можно безопасно совершить посадку, если только не было определено, что для безопасности полетов не возникнет серьезной угрозы в результате принятия любого решения о продолжении полета по плану.

423. Эксплуатант ВС соблюдает следующие требования относительно летной годности моделей ВС и программ технического обслуживания ВС:

423.1. для самолетов, имеющих более двух двигателей, дополнительные требования к летной годности или техническому обслуживанию для полетов с EDTO не требуются;

423.2. для самолетов с двумя газотурбинными двигателями каждая программа эксплуатанта по техническому обслуживанию ВС утверждается специально уполномоченным органом в области гражданской авиации и обеспечивает, чтобы:

названия и число всех связанных с летной годностью моделей ВС, дополнения и изменения, которые были сделаны с целью приведения самолетных систем в соответствие с требованиями, предъявляемыми к производству полетов с EDTO, предоставлялись в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации и, при необходимости, государству регистрации;

любые изменения процедур, практики или ограничений в области технического обслуживания ВС и подготовки авиационного персонала, внесенные для подготовки самолета к выполнению полетов с EDTO, предоставлялись специально уполномоченному органу в области гражданской авиации и, при необходимости, государству регистрации до принятия таких изменений;

разработанная программа контроля надежности и отчетности выполнялась, была установлена процедура с целью обеспечения продолжения работы бортового оборудования в соответствии с уровнем его технических характеристик и надежности, требующихся для производства полетов с EDTO;

незамедлительно проводилось внедрение требующихся модификаций и проверок, которые могут повлиять на надежность двигательной системы;

устанавливались процедуры, которые препятствуют производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, после выключения двигателя или отказа критически важной системы EDTO в ходе предыдущего полета до тех пор, пока не будет точно определена причина такого отказа и не будут завершены действия по устранению неисправностей. Для подтверждения эффективности таких действий по устранению неисправностей в некоторых случаях потребуется успешно выполнить следующий полет на данном самолете, прежде чем выпустить его для производства полетов с EDTO;

устанавливалась процедура с целью сведения к минимуму планового и внепланового технического обслуживания во время одного и того же технического осмотра нескольких параллельных или аналогичных имеющих критическое значение для EDTO систем. Такой минимум обслуживания может быть достигнут путем разнесения операций по техническому обслуживанию, их выполнение различными техниками и (или) под наблюдением различных техников, или путем проверки действий по устранению технических неполадок до достижения самолетом порога с EDTO;

423.3. для всех самолетов эксплуатант ВС устанавливает процедуры, исключающие выпуск самолета для выполнения полета по маршруту, если время ухода на запасной аэродром превышает ограничения по времени, установленные для полетов EDTO при отказе наиболее критически важной системы, указанные (прямо или косвенно) в руководстве по эксплуатации ВС.

ГЛАВА 34
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ НА ПЕРЕВОЗКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ

424. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов ВС по перевозке опасных грузов по воздуху получает специальное разрешение на выполнение полетов ВС по перевозке опасных грузов по воздуху специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС. В эксплуатационных спецификациях указываются все ограничения, связанные с перевозкой опасных грузов по воздуху.

Эксплуатантам ВС необходимо разработать и внедрить в действие процедуры своевременного доведения требований руководств (в том числе, при внесении изменений и дополнений) до персонала для изучения и принятия к исполнению, при перевозке опасных грузов по воздуху.

425. Для получения специального разрешения на перевозку опасных грузов по воздуху эксплуатант ВС подает в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение перевозок опасных грузов по воздуху по форме согласно приложению 21.

Эксплуатант ВС подтверждает:

внедрение и реализацию программ подготовки и переподготовки в области перевозок опасных грузов по воздуху для всего авиационного персонала,

задействованного в перевозках опасных грузов по воздуху, и проведение с ним соответствующей подготовки и переподготовки;

внедрение процедур эксплуатации для безопасного обслуживания опасных грузов на всех этапах их перевозки воздушным транспортом, изложенных в РПП, Руководстве по организации перевозки опасных грузов по воздуху, являющемся составной частью РПП;

наличие лица, ответственного за перевозку опасных грузов по воздуху, прошедшего обучение, позволяющее ему выполнять функции по обработке или приемке опасных грузов, и имеющего сертификат, подтверждающий уровень квалификации по правилам перевозки опасных грузов по воздуху, наделенного правом принимать решение от имени эксплуатанта о допуске (отказе в допуске) к перевозке опасных грузов по воздуху на ВС эксплуатанта, а также об условиях их перевозки в зависимости от класса (категории) опасности груза;

наличие у авиационного персонала свидетельств для выполнения перевозки опасных грузов по воздуху, выданных Госпромнадзором;

наличие авиационного персонала, прошедшего специализированное обучение и имеющего свидетельство для выполнения перевозки опасных грузов по воздуху, и подтверждающее уровень квалификации по правилам перевозки опасных грузов по воздуху;

наличие ВС, имеющих действующий сертификат летной годности и оборудованных грузовыми отсеками в соответствии с эксплуатационной документацией ВС.

ГЛАВА 35
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ С СИСТЕМОЙ ВИЗУАЛИЗАЦИИ НОЧНОГО ВИДЕНИЯ

426. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов вертолетами по VFR ночью с применением NVIS получает специальное разрешение на выполнение полетов вертолетами по VFR ночью с применением NVIS специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения на выполнение полетов вертолетами по VFR ночью с применением NVIS эксплуатант ВС подает в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов вертолетами по VFR ночью с применением NVIS по форме согласно приложению 22.

Эксплуатант ВС подтверждает выполнение требований, изложенных в пунктах 427–430 настоящих Авиационных правил.

427. До начала эксплуатации NVIS каждый вертолет и все соответствующее NVIS оборудование должно иметь разрешение на эксплуатацию в соответствии с требованиями к летной годности.

Вертолет оборудован радиовысотомером, способным выдавать звуковое и визуальное предупреждение в случае полета вертолета ниже установленной высоты, а также звуковое и визуальное предупреждение на выбранной пилотом высоте, мгновенно различимой на всех этапах полета с применением NVIS.

Для снижения влияния источников освещенности на периферийное зрение и с целью расширения осведомленности с ситуацией необходимо обеспечить:

адаптированное с NVIS освещение панели приборов, если оно устанавливается, способное подсвечивать важные пилотажные приборы;

адаптированное с NVIS общее освещение;

адаптированный с NVIS портативный фонарь (в том числе автономный);

средства отключения внутреннего освещения, которое несовместимо с NVIS.

При эксплуатации NVIS вертолет обеспечен следующим NVIS оборудованием:

автономным источником питания для NVG;

шлемом с соответствующей накладкой для NVG.

Все необходимые NVG во время полета с применением NVIS являются однотипными, одного поколения и (или) модификации.

Процедуры для поддержания летной годности содержат информацию, необходимую для проведения текущего обслуживания и проверок оборудования NVIS, установленного на вертолете, и обязательно распространяются на остекление кабины вертолета и степень его прозрачности, освещения NVIS, NVG, любое дополнительное оборудование, которое поддерживает эксплуатацию NVIS.

Любая дальнейшая модификация ВС соответствует разрешению NVIS по летной годности.

428. Не допускается эксплуатация в метеорологических условиях менее метеорологического минимума по VFR для соответствующего типа ночной эксплуатации.

Эксплуатант ВС устанавливает минимальную высоту, с которой может осуществляться переход от полета с применением NVIS к визуальному полету и обратно.

429. Эксплуатант ВС соблюдает следующие требования к экипажу для выполнения полетов с применением NVIS:

429.1. эксплуатант ВС устанавливает критерии, в том числе профессионального психологического отбора членов экипажа для полетов с применением NVIS;

429.2. пилот имеет до начала подготовки налет в качестве командира вертолета ночью по VFR не менее 20 часов;

429.3. все пилоты проходят специальную наземную (с использованием тренажерных средств) и летную подготовку в соответствии с программами, которые содержатся РПП;

429.4. все пилоты и технические члены экипажа, эксплуатирующие NVIS, выполняют три полета с применением NVIS в течение предыдущих 90 дней. При перерывах в указанных полетах более 90 дней необходимо выполнить летную тренировку на вертолете или утвержденном FFS в соответствии с программами, требуемыми абзацем вторым подпункта 429.6 настоящего пункта;

429.5. минимальный состав экипажа превышает численность, определенную:

в руководстве по эксплуатации ВС;

для основной деятельности;

в специальном разрешении на полеты с применением NVIS;

429.6. при проведении подготовки и проверки экипажа соблюдается следующее:

подготовка и проверка экипажа осуществляется по программам, разработанным эксплуатантом ВС и включенным в РПП;

программы подготовки экипажа предназначены для повышения уровня знаний оборудования NVIS, о влиянии метеорологических условий и уровня естественной освещенности на выполнение полетов с применением NVIS, улучшения координации действий экипажа, включают тренировки по индивидуальной подгонке NVG с учетом антропометрических характеристик членов экипажа и в особенности межзрачковых расстояний их глаз, включают меры по минимизации рисков, связанных с попаданием в условия низкой видимости, отработку действий экипажа в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях при выполнении полетов с применением NVIS. Оценка уровня подготовки экипажа проводится при проведении проверок в условиях ночной эксплуатации, а также при проведении летных проверок.

430. В рамках процесса анализа и управления рисками эксплуатант ВС обеспечивает минимизацию рисков, связанных с выполнением полетов с применением NVIS, указав в РПП требования к отбору, составу и обучению экипажей, к оборудованию ВС, а также эксплуатационные процедуры при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях.

ГЛАВА 36
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПОДЪЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ВЕРТОЛЕТА

431. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов вертолетами с использованием подъемного оборудования получает специальное

разрешение на выполнение полетов ВС вертолетами с использованием подъемного оборудования специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения на выполнение полетов вертолетами с использованием подъемного оборудования эксплуатант ВС подает в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов вертолетами с проведением ННО по форме согласно приложению 23.

Эксплуатант ВС подтверждает выполнение требований, изложенных в пунктах 432–437 настоящих Авиационных правил.

432. Эксплуатант ВС при установке подъемного оборудования на вертолет руководствуется следующим:

установка всего подъемного оборудования вертолета, включая любое радиооборудование в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 433 настоящих Авиационных правил, и любые последующие модификации ВС для его применения имеют разрешение на эксплуатацию в соответствии с требованиями к летной годности;

содержание инструкции по техническому обслуживанию оборудования и систем для проведения ННО определяется эксплуатантом ВС совместно с производителем оборудования. Инструкции включаются в программы технического обслуживания вертолета эксплуатанта ВС в соответствии с требованиями Авиационных правил, регулирующих деятельность по поддержанию летной годности ВС.

433. Эксплуатант ВС устанавливает двустороннюю связь с организацией, для которой выполняются ННО, обеспечивает наличие средств для обеспечения связи с наземным персоналом на месте производства ННО при:

выполнении ННО днем и ночью над водной поверхностью;

выполнении ННО ночью над сушей, за исключением ННО, проводимых вертолетами HEMS.

434. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы вертолеты, выполняющие ННО, были способны завершить полет при отказе критического двигателя с работающим двигателем(ями) на соответствующей мощности без ущерба эвакуируемым лицам (грузу) или третьим лицам, за исключением выполнения ННО на посадочной площадке HEMS.

435. Эксплуатант ВС руководствуется следующими требованиями в отношении членов экипажа для выполнения ННО:

435.1. эксплуатант ВС устанавливает критерии отбора членов экипажа для выполнения ННО с учетом имеющегося у них опыта;

435.2. командир вертолета, выполняющий ННО:

в открытом море имеет налет в качестве командира вертолета не менее 1000 часов или 1000 часов в качестве второго пилота при выполнении ННО, из которых 200 часов в качестве командира под наблюдением, 50 циклов спуска-подъема в открытом море, из которых 20 циклов работы ночью, в случае ночной эксплуатации, где цикл спуска-подъема означает один спуск и подъем крюка подъемного оборудования;

над земной поверхностью имеет налет в качестве командира вертолета не менее 500 часов или 500 часов в качестве второго пилота при выполнении ННО, из которых 100 часов в качестве командира под наблюдением, налет не менее 200 часов на вертолетах в эксплуатационных условиях, аналогичных планируемой эксплуатации, 50 циклов спуска-подъема, из которых 20 циклов ночные, в случае ночной эксплуатации;

435.3. экипаж для выполнения ННО успешно завершил подготовку в соответствии с программами для выполнения ННО, содержащимися в РПП и соответствующих инструкциях, и имеет опыт работы в метеорологических условиях, в которых осуществляются ННО;

435.4. все пилоты и члены экипажа, выполняющие ННО, выполняют в течение предыдущих 90 дней:

при работе днем – три дневных или ночных цикла спуска-подъема, каждый из которых включает переход с режима поступательного полета на режим висения и обратно;

при работе ночью – три ночных цикла спуска-подъема, каждый из которых включает переход с режима поступательного полета на режим висения и обратно;

435.5. минимальная численность экипажа днем или ночью устанавливается в РПП в соответствии с руководством по эксплуатации ВС. Минимальный состав экипажа зависит от типа вертолета, метеорологических условий, решаемой задачи и, в случае эксплуатации в открытом море, состояния объекта НПО, состояния поверхности моря, движения судна, на котором предполагается выполнение посадки. Состав экипажа не может быть менее одного пилота и одного технического члена экипажа для выполнения НПО;

435.6. подготовка и проверка членов летного экипажа и технических членов экипажа осуществляются в соответствии с программой подготовки для выполнения НПО, разрабатываемой эксплуатантом ВС и включаемой в РПП;

435.7. программы подготовки членов экипажа:

способствуют совершенствованию знаний об оборудовании и условиях работы при выполнении НПО;

улучшают координацию работы экипажа;

включают в себя меры по минимизации рисков, связанных со стандартными, нештатными и аварийными процедурами и статическим разрядом при выполнении НПО;

435.8. оценка уровня подготовки экипажа проводится при проведении летных проверок в VMC днем при выполнении дневной эксплуатации и ночью – при ночной эксплуатации соответственно, а также при проведении летных проверок в соответствующих условиях.

436. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы перед началом любого полета на выполнение НПО или серии полетов пассажиры получили инструктаж и были проинформированы об образовании и опасности разряда статического электричества, мерах по исключению поражения разрядом статического электричества, а также иных опасных факторах при выполнении НПО.

437. В рамках процесса анализа рисков и управления рисками эксплуатант ВС обеспечивает сведение к минимуму рисков, связанных с проведением НПО, указав в РПП требования к техническим членам экипажа, порядок их отбора, состав экипажа при проведении НПО, порядок и программы подготовки экипажей ВС, к оборудованию при выполнении работ, эксплуатационные процедуры при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях.

Извлечения из РПП, относящиеся к выполнению НПО, доступны и предоставлены организации, для которой осуществляются НПО.

ГЛАВА 37
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В ЦЕЛЯХ ВЕРТОЛЕТНОЙ СЛУЖБЫ СКОРОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ

438. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов вертолетами в целях HEMS получает специальное разрешение на выполнение полетов вертолетами в целях HEMS специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения на выполнение полетов вертолетами в целях HEMS эксплуатант ВС подает в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов вертолетами в целях HEMS по форме согласно приложению 24.

Эксплуатант ВС подтверждает выполнение требований, изложенных в пунктах 439–451 настоящих Авиационных правил.

439. Установка всего специального медицинского оборудования для вертолетов и любые последующие модификации имеют разрешение на эксплуатацию в соответствии с требованиями к летной годности.

440. Эксплуатант ВС, в дополнение к требованиям по оснащению приборами и оборудованием, изложенным в пунктах 320–357 настоящих Авиационных правил, обеспечивает наличие на вертолетах, задействованных для выполнения полетов в целях HEMS, радиосвязного оборудования, способного обеспечивать двустороннюю связь с организацией, для которой выполняются полеты HEMS, и, при необходимости, связь с персоналом наземной аварийной службы на площадке.

441. Минимальные значения высоты нижней границы облачности и полетной видимости для выполнения полетов по ПВП вертолетами в целях HEMS принимаются согласно приложению 25.

Если на этапе полета на вертолетах, сертифицированных только для полетов в VMC, значения высоты нижней границы облачности или видимости достигают значений, менее указанных в приложении 25, полет прекращается и выполняется возврат на эксплуатационную базу (аэродром или площадку вылета). Вертолеты, сертифицированные для полетов в IMC, могут прекратить полет и вернуться на эксплуатационную базу или перейти к полету, выполняемому по IFR, при условии, что летный экипаж имеет соответствующую квалификацию.

При выполнении полета днем допускается ухудшение полетной видимости до 800 метров на короткие периоды времени при условии сохранения видимости земной поверхности и возможности своевременно обнаруживать препятствия и избегать столкновений с ними.

Допускается выполнение взлета ночью при высоте нижней границы облаков 300 метров в пункте вылета при условии, что значения высоты нижней границы облаков на маршруте полета не ниже 360 метров при полетной видимости не менее 5000 метров, либо 450 метров при полетной видимости не менее 3000 метров.

При выполнении полета по маршруту ночью допускается кратковременное понижение значения высоты нижней границы облаков до 300 метров.

442. Эксплуатант ВС при осуществлении операций HEMS руководствуется следующим:

операции HEMS вертолетами в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 не выполняются в неблагоприятной обстановке;

вертолеты, выполняющие операции в FATO при организациях здравоохранения, расположенных в густонаселенных районах и используемых как эксплуатационная база HEMS, эксплуатируются в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1;

вертолеты, выполняющие операции в FATO при организациях здравоохранения, которые не являются эксплуатационной базой HEMS и расположены в густонаселенных районах, эксплуатируются в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1, за исключением случаев, если эксплуатант ВС имеет специальное разрешение на выполнение полетов в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 261 настоящих Авиационных правил;

вертолеты, которые эксплуатируются в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2 и осуществляют полеты с эксплуатационных баз (на эксплуатационные базы) HEMS, расположенные в неблагоприятной обстановке, могут быть освобождены от получения разрешения, требуемого подпунктом 263.1 пункта 263 настоящих Авиационных правил, при условии соблюдения эксплуатантом ВС требований, изложенных в абзацах третьем и четвертом подпункта 263.2 пункта 263 настоящих Авиационных правил;

размер посадочной площадки на эксплуатационных базах HEMS обеспечивает достаточное расстояние от всех препятствий. Для работы ночью посадочная площадка освещается таким образом, чтобы можно было видеть посадочную площадку и любые препятствия на ней.

443. Эксплуатант ВС руководствуется следующими требованиями в отношении членов экипажа для выполнения полетов HEMS:

443.1. эксплуатант ВС устанавливает критерии отбора членов экипажа для выполнения полетов HEMS с учетом имеющегося у них опыта;

443.2. командир вертолета, осуществляющий полеты HEMS, имеет:

не менее 1000 часов в качестве командира ВС, из них 500 часов – в качестве командира вертолета, либо не менее 1000 часов в качестве второго пилота на выполнение полетов HEMS, из которых 500 часов в качестве командира под наблюдением и 100 часов в качестве командира вертолета;

не менее 500 часов рабочего опыта на вертолетах, полученного во время выполнения заданий, аналогичных планируемой эксплуатации ВС;

для пилотов, задействованных в ночных полетах – не менее 20 часов в VMC ночью в качестве командира;

443.3. члены экипажа прошли подготовку к выполнению полетов HEMS в соответствии с программами, содержащимися в РПП;

443.4. все пилоты, задействованные в выполнении полетов HEMS, в течение предыдущих шести месяцев выполнили полет в IMC или на FSTD продолжительностью не менее 30 минут;

443.5. минимальная численность экипажа при дневных полетах – один пилот и один технический член экипажа HEMS. Экипаж может состоять из одного пилота только в случаях, если:

на посадочную площадку HEMS командир ВС доставляет дополнительные медикаменты. В таком случае технический член экипажа HEMS может остаться на посадочной площадке для оказания помощи заболевшим или раненым лицам, пока командир ВС выполняет этот полет;

после прибытия на посадочную площадку HEMS установка носилок не позволяет техническому члену экипажа HEMS занимать переднее сиденье;

медицинскому работнику в полете требуется помощь технического члена экипажа HEMS;

в случае, если экипаж состоит из одного пилота, эксплуатационные минимумы определяются действующими минимумами для выполнения полетов, в этих случаях минимальные значения высоты нижней границы облачности и полетной видимости для выполнения полетов вертолетами в целях HEMS по ПВП согласно приложению 25, не применяются;

в случае доставки дополнительных медикаментов на посадочную площадку HEMS командир ВС может выполнить посадку на посадочной площадке HEMS без технического члена экипажа на переднем сиденье;

443.6. минимальная численность экипажа во время полета ночью составляет:

два пилота;

один пилот и один технический член экипажа HEMS в географических районах, определенных эксплуатантом ВС в РПП, с учетом имеющихся наземных ориентиров, системы отслеживания полета в течение выполнения полетов HEMS, надежности прогнозов погоды, MEL для вертолетов, выполняющих полеты HEMS, постоянства экипажа, минимальной квалификации экипажа, подготовки, эксплуатационных процедур, включая взаимодействие в экипаже, эксплуатационного минимума при выполнении полетов HEMS, дополнительных факторов, связанных с местными особенностями расположения эксплуатационной базы HEMS;

443.7. подготовка и проверка членов летного экипажа и технических членов экипажа осуществляются в соответствии с программой подготовки к выполнению полетов HEMS, разрабатываемой эксплуатантом ВС и включенной в РПП;

443.8. программы подготовки экипажа:

обеспечивают совершенствование знаний об оборудовании и условиях работы HEMS;

способствуют улучшению взаимодействия работы экипажа;

включают в себя меры по минимизации рисков, связанных с выполнением полета в LVO в целях HEMS, выбором посадочных площадок HEMS, а также траекторий взлета и захода на посадку;

443.9. оценка уровня подготовки экипажа проводится при:

проверке квалификации для дневных полетов в VMC или проверке квалификации для полетов ночью в VMC во время выполнения эксплуатантом ВС мероприятий HEMS;

проведении проверки практической работы члена экипажа в полете.

444. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы перед любым полетом или серией полетов HEMS:

был проведен инструктаж с медицинскими работниками в целях ознакомления с оборудованием и условиями работы HEMS, готовности к работе с медицинской техникой и аварийным оборудованием и к участию в процедурах по действиям в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях;

персонал наземной аварийной службы был ознакомлен с условиями работы и оборудованием HEMS и рисками, связанными с работами на земле на посадочной площадке HEMS;

был проведен инструктаж пациента, если позволяет состояние его здоровья.

445. В рамках процесса анализа рисков и управления рисками эксплуатант ВС обеспечивает сведение к минимуму рисков, связанных с HEMS, указав в РПП требования к отбору, составу и подготовке экипажей, уровню оборудования и критериев для диспетчеров, а также эксплуатационных процедур и минимумов, таких как выполнение действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях.

Соответствующие выдержки из РПП доступны и предоставлены организации, для которой выполняются полеты HEMS.

446. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы при осуществлении дежурства HEMS на эксплуатационной базе соблюдалось следующее:

члены дежурного экипажа готовы к вылету и обеспечены соответствующими условиями для размещения дежурного экипажа;

пилоты обеспечены средствами для получения текущих метеорологических данных и прогнозов погоды, надежной связью с органом ОВД, а также соответствующими помещениями для планирования полетов.

447. Если полеты HEMS осуществляются по VFR в пределах местной определенной территории, то применяется стандартный расчет обеспечения топливом, при условии, что эксплуатант ВС создает целевой резерв топлива для того, чтобы после выполнения полетов HEMS остаток топлива составлял не менее, чем количество топлива достаточного для:

30-минутного полета на крейсерской скорости;

работы в зоне, обеспечивающей постоянные и подходящие посадочные площадки, в течение 20 минут полета на крейсерской скорости.

448. Командир вертолета при выполнении полетов HEMS может осуществить дозаправку ВС топливом с пассажирами на борту ВС при не вращающихся или вращающихся винтах при условии соблюдения следующих требований:

двери со стороны дозаправки вертолета закрыты;

двери с другой стороны вертолета открыты, если позволяют метеорологические условия;

средства пожаротушения соответствующего уровня размещены таким образом, чтобы они были доступны и могли немедленно начать работу в случае пожара;

должно быть достаточное количество авиационного персонала для немедленной высадки пациентов с вертолета в случае пожара.

449. Эксплуатант ВС может осуществлять операции с целью оказания скорой медицинской помощи на вертолетах, не относящихся к HEMS.

Если посадка ВС производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае оказания скорой медицинской помощи. В этом случае командир ВС в обязательном порядке принимает меры по подготовке площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием светового обозначения курса взлета.

450. Обслуживание ВС, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи населению, выполняемые на вертолетах, не относящихся к HEMS, производится в первоочередном порядке.

451. В случае вынужденной посадки экипаж ВС в обязательном порядке принимает все возможные меры по организации доставки заболевших или медицинского груза в ближайшую организацию здравоохранения и, при возможности, готовит место для посадки другого ВС.

ГЛАВА 38
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В ОТКРЫТОМ МОРЕ

452. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов вертолетами в открытом море получает специальное разрешение на выполнение полетов вертолетами в открытом море специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения на выполнение полетов вертолетами в открытом море эксплуатант ВС подает в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов вертолетами в открытом море по форме согласно приложению 26.

Эксплуатант ВС подтверждает выполнение требований, изложенных в пунктах 453–466 настоящих Авиационных правил.

453. Эксплуатант ВС перед HOFO в ином государстве информирует специально уполномоченный орган в области гражданской авиации и уполномоченный орган в области авиации того государства, в воздушном пространстве которого планируется HOFO.

454. Эксплуатант ВС при HOFO:

454.1. в рамках процесса управления безопасностью полетов рассчитывает риски, выполняет процедуры снижения и минимизации рисков и опасностей, характерных для HOFO и определяет в РПП:

процедуры отбора, формирования и подготовки экипажей;

обязанности членов экипажа и задействованного авиационного персонала;

необходимое оборудование и критерии управления полетом;

эксплуатационные процедуры и минимумы при выполнении HOFO;

454.2. обеспечивает следующее:

подготовку рабочего плана полета для каждого полета;

инструктаж по мерам безопасности для пассажиров, проводимый до посадки в вертолет, включающий конкретную информацию по вопросам, относящимся к выполнению полетов над морем;

экипировку каждого члена летного экипажа сертифицируемым спасательным костюмом в случаях, если полученные командиром ВС фактические метеорологические данные или прогнозы погоды указывают на то, что в течение полета температура морской воды будет + 10 °C и менее, или если ожидаемое время спасательных операций превышает время выживания в окружающей среде, или если полет запланирован ночью и в неблагоприятной обстановке;

использование маршрутов в открытом море, определенных соответствующим ОВД, если применимо;

оптимальное использование пилотами системы автоматического управления полетом в течение всего полета;

конкретные схемы захода на посадку на объекты в открытом море, включая параметры стабильного захода на посадку и корректирующие действия, которые необходимо предпринять, если заход на посадку становится нестабильным;

для полетов с участием нескольких пилотов процедуры, позволяющие члену летного экипажа контролировать пилотажные приборы во время полета над водной поверхностью, особенно во время захода на посадку или взлета, чтобы гарантировать сохранение безопасной траектории полета;

принятие летным экипажем немедленных и соответствующих действий в случае срабатывания сигнализатора опасной высоты;

процедуры, требующие, чтобы системы аварийной посадки на воду и необходимое оборудование были снаряжены, когда это требуется условиями безопасности полетов при всех HOFO;

выполнение полетов в соответствии с любыми ограничениями маршрутов или районов полетов, определенных специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, органом, ответственным за использование воздушного пространства или уполномоченным органом в области авиации государства, на территории которого проводятся операции.

455. Эксплуатант ВС использует только те объекты в открытом море, которые соответствуют размеру и массе типа вертолета и обеспечивают условия безопасной эксплуатации.

456. Эксплуатант ВС или командир вертолета при выборе запасных аэродромов и посадочных площадок руководствуется следующим:

456.1. за исключением требований, изложенных в пунктах 164 и 516 настоящих Авиационных правил, при выборе запасных аэродромов и посадочных площадок на суше может не определять запасной аэродром пункта назначения в рабочем плане полета при выполнении полетов с объектов в открытом море на наземные аэродромы, если:

аэродром пункта назначения определяется как прибрежный аэродром;

аэродром пункта назначения имеет утвержденный заход на посадку по приборам или время полета менее трех часов и полученные прогнозы погоды на период времени за один час до и один час после ожидаемого времени посадки, указывает, что нижняя граница облачности более чем на 250 метров (700 футов) превышает минимум погоды соответствующего захода на посадку по приборам или более чем на 300 метров (1000 футов) превышает минимум погоды аэродрома пункта назначения, в зависимости от того, что будет больше, и видимость не менее 2500 метров;

456.2. вертопалуба может указываться в качестве морского запасного вертодрома назначения в случаях, когда ближайший береговой запасной вертодром назначения находится вне зоны досягаемости вертолета, при соблюдении следующих условий:

вертопалуба может использоваться только после пролета рубежа возврата и если расстояние до запасного аэродрома пункта назначения на суше ограничено дальностью полета. До достижения рубежа возврата используется запасной аэродром пункта назначения на суше;

эксплуатант ВС определил в РПП процедуры оценки факторов риска, касающихся использования вертопалубы в качестве морской запасной вертопалубы пункта назначения, и провел такую оценку до выбора и эксплуатации вертопалубы;

эксплуатант ВС разработал и указал в РПП конкретные процедуры и программы подготовки для полетов на морской запасной вертодром пункта назначения;

эксплуатант проводит предварительное обследование и оценку пригодности любой вертопалубы, предназначенной для использования в качестве морского запасного вертодрома пункта назначения, и публикует такую информацию в соответствующей форме в РПП (включая координаты положения вертопалубы);

по возможности, готовность вертопалубы к приему и выпуску вертолета гарантируется до пролета рубежа возврата. Размеры, конфигурация и высота пролета препятствий для отдельных вертопалуб или других площадок пригодны для использования в качестве запасной вертопалубы для всех типов вертолетов, которые предполагаются использовать;

вертолет имеет возможность выполнить посадку не вертопалубу с OEI;

эксплуатационные минимумы учитывают точность и надежность фактической метеорологической информации;

MEL содержит специальные положения для этого типа эксплуатации.

457. Эксплуатант ВС при выполнении полетов к объектам, расположенным в море, с применением бортовой радиолокационной станции руководствуется следующим:

457.1. эксплуатант ВС устанавливает эксплуатационные процедуры для выполнения полетов с применением бортовой радиолокационной станции к объектам, расположенным в море, и может выполнять такие полеты только в тех случаях, если:

вертолет оборудован бортовой радиолокационной станцией, способной предоставлять информацию экипажу о препятствиях;

MDH определяется по радиовысотомеру, в случае неисправности радиовысотомера применяется MDA, которая составляет, как минимум, MDH + 60 метров (200 футов) и основываться на данных атмосферного давления в месте посадки пункта назначения или по самому низкому прогнозу атмосферного давления с поправкой на уровень моря для данного района;

457.2. выполнение полетов с применением бортовой радиолокационной станции к объектам в море (буровые установки, транзитные суда) осуществляется экипажем вертолета, имеющим в своем составе двух пилотов;

457.3. диапазон принятия решения, обеспечивает достаточный запас высоты над препятствиями при уходе на второй круг в любом пункте назначения, для которого планируется полет с применением бортовой радиолокационной станции;

457.4. заход на посадку может быть продолжен менее диапазона принятия решения или MDA/H, если установлен визуальный контакт с местом назначения;

457.5. при эксплуатации вертолета одним пилотом MDA/H увеличиваются на 30 метров (100 футов), диапазон принятия решения составляет не менее одной морской мили;

457.6. если полет с применением бортовой радиолокационной станции выполняется к недвижимым объектам в открытом море (таким как стационарная платформа или пришвартованное судно) и достоверные GPS-координаты местоположения доступны навигационной системе, система GPS может использоваться для обеспечения безопасности такого полета.

458. Эксплуатант ВС может выполнять полеты по VFR между объектами в открытом море, где надводный сектор менее 10 морских миль, в отступление от требований, изложенных в пунктах 182, 518 настоящих Авиационных правил, при минимальных значениях высоты нижней границы облачности и полетной видимости для выполнения полетов между объектами в открытом море по VFR согласно приложению 27.

При указанном в части первой настоящего пункта значении высоты нижней границы облачности полет выполняется под облаками.

При условии постоянного визуального контакта с местом назначения или вспомогательным ориентиром полеты могут выполнятся при видимости менее 800 метров днем и менее 1500 ночью.

459. Эксплуатант ВС может выполнять полеты на объекты в открытом море только в случае, если скорость ветра на вертопалубе не превышает 30 м/с (60 узлов), включая порывы, но не более ограничений, установленных руководством по эксплуатации ВС.

460. Вертолеты, выполняющие взлеты и посадки на объекты в открытом море эксплуатируются в соответствии с требованиями к эксплуатации с летно-техническими характеристиками класса.

461. Эксплуатант ВС, в случае эксплуатации вертолета, оборудованного регистратором полетных данных, создает, поддерживает и выполняет программу анализа полетных данных, интегрированную в систему управления безопасностью полетов.

462. Эксплуатант ВС устанавливает и поддерживает в рабочем состоянии систему слежения за ВС для эксплуатации в открытом море с момента вылета вертолета до прибытия его в конечный пункт назначения.

463. Эксплуатант ВС при HOFO эксплуатирует оборудованные системой контроля вибраций, способной контролировать состояние несущего винта, трансмиссии и систем привода несущего винта следующие вертолеты, выполняющие эксплуатацию в открытом море:

вертолеты, относящиеся к ВС сложной конструкции, впервые получившие сертификат летной годности 31 декабря 2016 г. или после этой даты;

все вертолеты с MOPSC более 9 мест и впервые получившие сертификат летной годности до 1 января 2017 г.;

все вертолеты, впервые получившие сертификат летной годности 31 декабря 2018 г. или после этой даты.

Эксплуатант ВС имеет систему, позволяющую осуществлять:

сбор данных, включая выданные системой оповещения;

анализ и определение исправности компонентов;

реагирование на выявляемые начальные сбои.

464. Эксплуатант ВС при HOFO соблюдает следующие требования к оборудованию вертолетов:

464.1. системой громкой связи оборудуются все вертолеты, за исключением вертолетов с MOPSC 9 мест или менее, если эксплуатант ВС может продемонстрировать, что в полете команды пилотов принимаются и понятны на всех местах пассажиров;

464.2. вертолеты оборудуются радиовысотомером со способностью звукового и визуального предупреждения снижения ниже заранее установленной пилотом высоты;

464.3. все аварийные выходы, включая аварийные выходы экипажа, любые двери, иллюминаторы и другие люки, подходящие для аварийного выхода, а также средства для их открытия маркированы для их применения пассажирами и могут использоваться при дневном свете и в темноте. Такая маркировка остается видимой в случае опрокидывания вертолета или затопления кабины;

464.4. вертолеты, которые эксплуатируются с МСТОМ более 3175 кг или MOPSC более 9 мест и впервые получили сертификат летной годности 31 декабря 2018 г. или после этой даты, оборудованы вертолетной системой предупреждения о приближении к земле.

465. Эксплуатант ВС соблюдает следующие требования при выполнении полетов в неблагоприятной обстановке:

465.1. все пассажиры на борту вертолета одеты в сертифицированные спасательные жилеты, если только не надеты сертифицированные комбинированные спасательные костюмы, отвечающие совокупным требованиям спасательного костюма и спасательного жилета;

465.2. все пассажиры на борту вертолета одеты в сертифицированный комбинированный спасательный костюм если:

полученные командиром ВС метеорологические данные или прогнозы погоды указывают на то, что в течение полета температура морской воды будет + 10 °C и менее;

ожидаемое время спасательных операций превышает время выживания;

полет запланирован ночью;

465.3. все пассажиры на борту вертолета имеют при себе системы аварийного дыхания и проинструктированы по порядку их применения;

465.4. вертолеты имеют на борту авиационные спасательные плоты с соблюдением следующего:

465.4.1. все авиационные спасательные плоты размещены таким образом, чтобы их можно было использовать в условиях, в которых оценивались характеристики вертолета по плавучести и дифференту при сертификации;

465.4.2. все перевозимые авиационные спасательные плоты расположены в легкодоступных местах таким образом, чтобы их можно было немедленно применить в аварийной ситуации;

465.4.3. количество авиационных спасательных плотов на борту вертолета должно быть:

при перевозке менее 12 пассажиров, как минимум, один авиационный спасательный плот, номинальной вместимостью не менее максимального количества человек на борту вертолета;

при перевозке более 11 пассажиров, как минимум, два авиационных спасательных плота с общим количеством мест достаточным для размещения всех пассажиров, перевозимых на борту вертолета, а в случае потери одного авиационного спасательного

плота, оставшийся авиационный спасательный плот (плоты) имеет грузоподъемность и вместимость, достаточную для размещения всех пассажиров;

465.4.4. каждый авиационный спасательный плот оснащен не менее чем одним ELT(S);

465.4.5. каждый авиационный спасательный плот оснащен аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения, в зависимости от климатогеографического района выполняемого полета;

465.5. вертолет оборудован системой аварийного освещения с независимым источником питания для обеспечения надлежащего общего освещения кабины для облегчения эвакуации из вертолета;

465.6. вертолет оснащен ELT(AD), способным одновременно передавать сигналы на частотах 121,5 МГц и 406 МГц;

465.7. двери, конструкция которых не предусматривает их сброс и которые обозначаются как аварийные выходы, имеют средства фиксации их в открытом положении таким образом, чтобы они не мешали выходу пассажиров при любых условиях;

465.8. все аварийные выходы, включая аварийные выходы экипажа, и любые двери, окна и другие люки, которые пригодны для использования в целях эвакуации из вертолета из подводного положения, оборудованы для использования в аварийной ситуации;

465.9. эксплуатант ВС может на основании оценки рисков позволить пассажирам с ограниченными возможностями при полетах между объектами в открытом море частично носить или не носить спасательные жилеты, спасательные костюмы или системы аварийного дыхания.

466. Эксплуатант ВС руководствуется следующими требованиями в отношении членов экипажа для HOFO:

466.1. эксплуатант ВС устанавливает:

критерии для отбора членов летного экипажа, учитывая имеющийся опыт членов летного экипажа;

уровень минимального опыта для командира вертолета, планируемого к выполнению полетов в открытом море;

программы тренировки и проверки членов летного экипажа, которые адаптированы к среде при полетах в открытом море и включают стандартные, нештатные и аварийные процедуры, управление ресурсами экипажа, подготовку по выходу в воду и выживанию в воде;

466.2. пилот может эксплуатировать вертолет и перевозить пассажиров:

в открытом море в качестве командира или второго пилота, если он выполнил в течение предыдущих 90 дней не менее трех взлетов, полетов, заходов на посадку и посадок на объектах в открытом море на вертолете того же типа или FFS, представляющем этот тип вертолета;

ночью в прибрежной зоне в качестве командира или второго пилота, если он выполнил ночью в течение предыдущих 90 дней не менее трех взлетов, полетов, заходов на посадку и посадок ночью в прибрежной зоне на вертолете того же типа или FFS, представляющем этот тип вертолета.

ГЛАВА 39
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ С ОДНИМ ГАЗОТУРБИННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ НОЧЬЮ ИЛИ В ПРИБОРНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

467. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов самолетами с одним газотурбинным двигателем ночью или в приборных метеорологических условиях получает специальное разрешение на выполнение полетов самолетами с одним газотурбинным двигателем ночью или в приборных метеорологических условиях специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

468. Для получения специального разрешения на выполнение полетов ночью или в приборных метеорологических условиях самолетами с одним газотурбинным двигателем эксплуатант ВС подает в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ночью или в приборных метеорологических условиях самолетами с одним газотурбинным двигателем по форме согласно приложению 28.

Эксплуатант ВС подтверждает, что:

достигнут приемлемый уровень надежности газотурбинных двигателей для конкретной комбинации «планер-двигатель»;

разработаны специальные инструкции и процедуры по техническому обслуживанию ВС для обеспечения уровня летной годности и надежности самолета и его силовой установки и включены в программу технического обслуживания ВС эксплуатанта ВС, содержащую программу мониторинга тенденций в работе двигателя, за исключением самолетов, которые впервые получили сертификат летной годности 31 декабря 2004 г. или после этой даты, имеющих автоматическую систему мониторинга тенденций и программу надежности двигателя и связанных с ним систем;

определен состав летного экипажа и программа подготовки и проверки членов летного экипажа, задействованных в этой эксплуатации;

введены эксплуатационные процедуры для оборудования, которое необходимо установить, включая его эксплуатационные ограничения и соответствующие записи в MEL, планирования полета, мониторинга и сообщения об инцидентах, нормальной эксплуатации, непредвиденных обстоятельств, включая процедуры, связанные с отказом силовой установки, а также процедуры вынужденной посадки в любых метеорологических условиях;

выполнена оценка рисков для безопасности полетов.

469. Самолеты эксплуатанта ВС для SET-IMC имеют следующее оборудование:

469.1. две отдельные электрические системы электропитания, каждая из которых способна обеспечить достаточным электропитанием все необходимые пилотажные приборы, навигационные системы и системы самолета, необходимые для продолжения полета к месту назначения или запасному аэродрому;

469.2. два указателя пространственного положения, работающие от независимых источников электропитания;

469.3. для выполнения воздушной перевозки пассажиров – плечевыми ремнями или ремнями безопасности с диагональным плечевым ремнем для каждого пассажирского кресла;

469.4. метеорадиолокатор;

469.5. самолеты с гермокабиной имеют достаточное количество дополнительного кислорода для всех пассажиров в целях обеспечения возможности снижения после отказа двигателя на максимальной сертифицированной крейсерской высоте полета при максимальной скорости снижения в наивыгоднейшем диапазоне скоростей планирования и лучшей конфигурации планирования с учетом максимальной скорости утечки воздуха из кабины до достижения высоты в кабине менее 4000 метров (13000 футов);

469.6. систему зональной навигации, имеющую возможность программирования мест посадки и обеспечения бокового наведения экипажа для полета к этим местам посадки;

469.7. радиовысотомер;

469.8. посадочные фары, способные освещать точку приземления с высоты на глиссаде снижения 60 метров (200 футов) при отсутствии электропитания от основной системы электроснабжения;

469.9. систему аварийного электроснабжения достаточной емкости и мощности, способную обеспечить электропитанием после отказа основной системы электроснабжения следующего оборудования:

основного пилотажного и навигационного оборудования при снижении с максимальной эксплуатационной высоты после отказа двигателя;

средств по обеспечению одной попытки перезапуска двигателя;

выпуска шасси и закрылков в случае необходимости;

радиовысотомера на протяжении всего захода на посадку;

посадочных фар;

одного приемника воздушного давления с обогревом;

электрических средств обеспечения защиты остекления кабины пилота от воздействия атмосферных явлений на посадке, если установлено;

469.10. противообледенительную систему, которая автоматически включается или может включаться вручную при взлете, посадке и во время полета при высокой влажности;

469.11. средства постоянного мониторинга маслосистемы силовой установки для выявления наличия стружки, связанной с неисправностью элементов трансмиссии, включая индикацию предупреждения в кабине летного экипажа;

469.12. аварийное устройство управления мощностью двигателя, позволяющее продолжать управление работой двигателя для безопасного завершения полета в случае любого отказа в работе топливной автоматики двигателя.

ГЛАВА 40
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ БОРТОВОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ

470. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов ВС с использованием бортовой электронной информационной системы получает специальное разрешение на выполнение полетов ВС с использованием бортовой электронной информационной системы специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на использование EFB эксплуатант ВС предоставляет запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов с использованием электронной системы бортовой документации по форме согласно приложению 29.

Эксплуатант ВС подтверждает, что:

проведена оценка рисков, связанных с использованием EFB, и связанных с ней функций, выявление связанных рисков и обеспечение их надлежащего управления и снижения;

интерфейсы EFB и приложения EFB были оценены с учетом аспектов человеческого фактора;

создана система администрирования и эксплуатации EFB, установлены и внедрены процедуры и требования к обучению персонала.

471. Бортовая электронная информационная система для летного экипажа состоит из оборудования и прикладных программ и позволяет ему использовать функции EFB по хранению, обновлению, отображению и обработке данных, применяемых при выполнении полета или обязанностей, связанных с полетом для летного экипажа.

EFB сохраняет работоспособность:

во всем диапазоне ожидаемых эксплуатационных условий в кабине экипажа, включая высокие и низкие температуры;

в случаях разгерметизации, если EFB рассчитан на использование в таких условиях.

472. При использовании на борту ВС электронных информационных систем эксплуатант ВС обеспечивает:

отсутствие отрицательного влияния на эксплуатационные характеристики систем и оборудования ВС или на способность члена летного экипажа управлять ВС;

подбор автономных источников питания для обеспечения системы EFB электрическим питанием в соответствии с требованиями к летной годности, определяющими их использование на ВС;

принятие мер к тому, чтобы любые электрические кабели, подсоединяемые к EFB, находящемуся в специальном крепежном приспособлении или в переносном варианте, не представляли опасности для работы или безопасности полета;

разработку и внедрение руководства по EFB. Руководство по EFB может быть полностью или частично включено в РПП;

внедрение в РПП процедур, позволяющих летным экипажам подтверждать номер и (или) дату изменения программного обеспечения EFB, включая в соответствующих случаях версии базы данных.

473. Масса, размеры, форма и положение переносного EFB не затрудняют управление ВС и оказывают влияние на безопасность полета.

EFB могут быть переносными либо установленными (являются частью конфигурации ВС).

Если крепежное приспособление, смонтированное на конструкции ВС, является несъемным, его установка утверждается в соответствии с требованиями к летной годности.

EFB встраиваются на ВС с соблюдением требований к летной годности и правил проектирования.

Утверждение встроенных EFB отражается в сертификате типа. Установленные средства сертифицированы при проведении сертификации ВС на основании эксплуатационных бюллетеней первоначального оборудования изготовителя или третьей стороны.

Установленные питающие устройства соответствуют требованиям к летной годности. Подключение EFB осуществляется таким образом, чтобы отказ или неисправность EFB или питающих устройств не влияли на безопасную работу критических или основных систем ВС.

Все переносные EFB зафиксированы на критических этапах полета для обеспечения безопасности людей, находящихся в кабине летного экипажа.

Место размещения должно быть надежным и спроектировано таким образом, чтобы EFB оставался легко доступным в полете. Способ размещения не представляет какой-либо опасности при эксплуатации ВС.

474. Подготовка авиационного персонала проводится в соответствии с SOP эксплуатанта ВС и включает:

ознакомление с архитектурой системы;

предполетные проверки системы;

ограничения системы;

использование каждого рабочего программного обеспечения;

ограничения на использование системы, включая случаи, когда не обеспечиваются некоторые или все функции EFB;

условия, включая этапы полета, при которых EFB не следует использовать;

процедуры перекрестной проверки ввода данных и рассчитанной информации;

аспекты человеческого фактора при использовании EFB;

дополнительную подготовку, касающуюся новых приложений, новых особенностей существующих приложений или изменений конфигурации оборудования;

действия членов экипажа ВС при возникновении нештатных ситуаций;

периодическую подготовку и проверки.

475. Эксплуатант ВС внедряет систему управления EFB.

Для осуществления слежения за всей системой EFB эксплуатант ВС распределяет соответствующие обязанности в рамках управленческой структуры и определяет, как минимум, одного специалиста, ответственного за процедуры и мероприятия, перечисленные в РПП, направленные на поддержание безопасности и целостности системы EFB, обеспечение безопасности системы, безопасности данных, безопасного доступа и защиты от вредоносного программного обеспечения.

Каждое лицо, занимающееся управлением EFB, должно пройти надлежащее обучение своим обязанностям и хорошо знать используемое оборудование, операционную

систему и соответствующие программные приложения, а также иметь представление о производстве полетов. Необходимо установить процедуры технического обслуживания EFB.

РАЗДЕЛ V
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТУ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

ГЛАВА 41
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

476. Авиационные работы в таких областях как, сельское хозяйство, строительство, а также для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и иных целей эксплуатант ВС может выполнять при наличии специального разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации в соответствии с планируемым видом авиационных работ, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Полеты по выполнению авиационных работ в зависимости от их цели, правил и технологии выполнения подразделяются на следующие виды:

АХР;

воздушные съемки;

лесоавиационные работы;

борьба с пожарами;

строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

аэровизуальные полеты (полеты для наблюдения и патрулирования);

транспортно-связные полеты;

оказание медицинской помощи населению;

полеты на десантирование парашютистов или грузов;

обзорные полеты;

полеты на выполнение поисково-спасательных операций;

проведение экспериментальных и научно-исследовательских работ.

Для осуществления в ходе полетов на выполнение авиационных работ таких видов SPO, как полеты ВС на пилотаж, полеты вертолетов с осуществлением грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей), полеты вертолетов с грузом на внешней подвеске эксплуатанту ВС необходимо иметь специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения эксплуатант ВС подает запрос в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации и подтверждает соответствие авиационного персонала и ВС заявленным видам авиационных работ, наличие сертифицированных технических средств для выполнения заявленного вида авиационных работ.

Эксплуатант ВС в запросе предоставляет следующую информацию:

полное наименование, адрес и почтовый адрес;

описание системы менеджмента качества, включая организационную структуру;

описание предлагаемой операции, включая тип(ы) и количество ВС, которые будут эксплуатироваться;

документацию по оценке рисков и соответствующие SOP, в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 524 настоящих Авиационных правил;

подтверждение того, что вся документация, направленная в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации, была проверена эксплуатантом ВС и признана соответствующей применимым требованиям.

Эксплуатант ВС получает в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации разрешение на осуществление специализированных операций

с высокой степенью риска при выполнении авиационных работ по форме согласно приложению 30 в зонах, где может возникнуть угроза безопасности третьих сторон на земле в случае аварийной ситуации или в иных случаях, определенных специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, а также над территорией, определенной уполномоченным органом в области авиации государства, на территории которого проводятся операции, при любой эксплуатации ВС, имеющей высокую степень риска, в частности для третьих сторон на земле, в силу специфического характера местности и местных условий, в которых такая деятельность осуществляется, и представляет высокий риск.

477. Эксплуатант ВС предусматривает в РПП особенности SPO при выполнении авиационных работ, в том числе:

порядок выполнения конкретных видов авиационных работ;

определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии рабочих посадочных площадок и их оборудования;

санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;

ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

478. Командир ВС при выполнении авиационных работ:

478.1. для поддержания высокого уровня безопасности полетов обеспечивает:

478.1.1. безопасность ВС, членов экипажа, специалистов и груза на борту ВС во время эксплуатации;

478.1.2. начало, продолжение, прекращение или изменение в порядке выполнения полета в интересах безопасности полета;

478.1.3. полное выполнение всех эксплуатационных процедур и контрольных карт в соответствии с руководством по эксплуатации ВС;

478.1.4. принятие решения на выполнение полета при условии соблюдения следующего:

ВС имеет действующий сертификат летной годности;

ВС имеет действующее регистрационное удостоверение;

приборы и оборудование, необходимые для выполнения полетного задания, установлены и являются исправными. При этом допускается неисправность некоторого оборудования в соответствии с MEL или иного эквивалентного документа;

масса и положение центра тяжести ВС позволяют выполнять полет в пределах ограничений, установленных эксплуатационной документацией (не применяется для свободных аэростатов);

оборудование и багаж должным образом загружены и закреплены;

эксплуатационные ограничения ВС, определенные в руководстве по эксплуатации ВС, не будут превышены ни на одном из этапов полета;

навигационные базы данных, необходимые для выполнения полетов с PBN пригодны и актуальны;

478.1.5. отказ от выполнения полета, если он или любой член экипажа ВС, в том числе включенный в состав экипажа специалист по SPO при выполнении авиационных работ, не в состоянии выполнять свои обязанности из-за травмы, усталости, приема лекарственных препаратов, болезни, утомления или находится в состоянии алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ;

478.1.6. отказ от продолжения полета за пределы ближайшего аэродрома или посадочной площадки с допустимыми метеорологическими условиями, если работоспособность любого члена экипажа для выполнения обязанностей ухудшилась из-за усталости, болезни или недостатка кислорода;

478.1.7. решение о вылете ВС с неисправностями в соответствии с CDL или MEL, если применимо;

478.1.8. запись эксплуатационных данных и всех выявленных недостатков, дефектов ВС в конце полета или серии полетов в бортовом журнале ВС;

478.1.9. соблюдение следующих требований:

бортовые регистраторы не должны намеренно отключаться или выключаться во время полета;

записи данных бортовых регистраторов не были стерты намеренно в случае события, отличного от авиационного происшествия или серьезного инцидента, о котором необходимо докладывать;

сохранности записей бортовых регистраторов в случаях авиационного происшествия или инцидента, а также если сохранение записей необходимо органу по расследованию:

записи данных бортовых регистраторов не допускается стирать (уничтожать, повреждать) намеренно;

бортовые регистраторы подлежат немедленному отключению после окончания полета;

перед выходом из кабины летного экипажа приняты все меры для сохранения записей бортовых регистраторов;

478.2. имеет право отказать в посадке на борт ВС любому лицу и запретить загрузку любого груза, если это может представлять потенциальную угрозу безопасности ВС или лицам на борту ВС;

478.3. всегда имеет актуальную информацию о метеорологических условиях в районе выполнения авиационных работ перед началом работ, а также в процессе их выполнения. Командир ВС как можно скорее сообщает службе ОВД о любых обнаруженных опасных метеорологических условиях или условиях полета, которые могут повлиять на безопасность полета иных ВС;

478.4. несмотря на положения подпункта 478.1.6 настоящего пункта, при выполнении полетов с участием нескольких экипажей может продолжить полет за пределами ближайшего аэродрома или посадочной площадки, допускаемого метеорологическими условиями, при наличии надлежащих смягчающих процедур;

478.5. в аварийной ситуации, требующей немедленного принятия решений и действий, может предпринять любые действия, которые он считает необходимыми в сложившихся обстоятельствах. В таких случаях командир ВС может отступать от требований настоящих Авиационных правил в интересах безопасности полета;

478.6. незамедлительно сообщает специально уполномоченному органу в области гражданской авиации о случае акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и информирует соответствующий уполномоченный орган в области авиации государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС;

478.7. незамедлительно информирует ближайший уполномоченный орган в области авиации о любом инциденте, связанном с ВС, которое привело к серьезным травмам или смерти любого человека или значительному повреждению ВС или имущества.

479. Члены экипажа при осуществлении специализированных операций при выполнении авиационных работ руководствуются следующим:

479.1. обеспечивают надлежащее исполнение своих обязанностей, которые указаны в SOP и в РПП;

479.2. во время критических этапов полета или в тех случаях, когда командир ВС считает это необходимым в интересах безопасности полета, находятся в назначенном ему месте на борту ВС, если иное не указано в SOP;

479.3. во время полета находятся на своем рабочем месте и пристегнуты ремнем безопасности;

479.4. во время полета, как минимум, один пилот постоянно находится за штурвалом и управляет ВС;

479.5. член экипажа ВС не может выполнять на ВС обязанности на борту ВС, если:

у него есть опасения в возможном ухудшении своего состояния, при котором выполнение задач и принятие решений может оказать негативное влияние на безопасность полета из-за травмы, усталости, приема лекарственных препаратов, болезни, утомления. Время отдыха должно быть достаточным для восстановления работоспособности в соответствии с применимыми требованиями к ограничению полетного и служебного времени;

он находится в состоянии алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ или не может выполнять свои обязанности из-за травмы, усталости, приема лекарственных препаратов, болезни;

479.6. члену экипажа ВС, выполняющему обязанности более, чем у одного эксплуатанта ВС, необходимо:

вести свои индивидуальные записи относительно полетного и служебного времени и периодов отдыха;

предоставить каждому эксплуатанту ВС данные, необходимые для планирования работ в соответствии с применимыми требованиями к полетному и служебному времени и периодам отдыха;

479.7. член экипажа ВС сообщает командиру ВС:

о любой неисправности или отказе, которые, по его мнению, могут повлиять на исправность или безопасную эксплуатацию ВС, включая аварийные системы;

о любом инциденте, который поставил или мог поставить под угрозу безопасность полета.

480. Специалисты по SPO при выполнении авиационных работ:

480.1. обеспечивают надлежащее исполнение своих обязанностей в соответствии с обязанностями при выполнении операций SPO, которые указываются в SOP и РПП;

480.2. во время критических этапов полета или в тех случаях, когда командир ВС считает это необходимым в интересах безопасности полета, находятся в назначенном ему месте на борту ВС, если иное не указано в SOP;

480.3. обеспечивают свою безопасность страховочными средствами при выполнении специальных заданий с открытыми или снятыми внешними дверями;

480.4. незамедлительно сообщают командиру ВС:

о любой неисправности или отказе, которые, по его мнению, могут повлиять на исправность или безопасную эксплуатацию ВС, включая аварийные системы;

о любом инциденте, который поставил или мог поставить под угрозу безопасность полета.

481. Командир ВС, члены летного экипажа и специалисты по SPO соблюдают законодательство тех государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС.

482. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы все члены летного экипажа и специалисты по SPO могли общаться друг с другом на общем языке.

483. Эксплуатант ВС при выполнении авиационных работ обеспечивает наличие на борту каждого ВС документации с соблюдением следующего:

483.1. в каждом полете при выполнении авиационных работ на борту ВС находятся следующие документы, руководства и иная информация, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами 483.2–483.5 настоящего пункта:

руководство по эксплуатации ВС;

регистрационное удостоверение;

сертификат летной годности ВС;

сертификат по шуму на местности, если применимо;

заверенная копия сертификата эксплуатанта ВС;

заверенные эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатанта ВС соответствующего типа ВС;

разрешения на виды специализированных операций;

разрешение на эксплуатацию бортовых радиостанций ВС;

страховые полисы: членов экипажа, инженерно-технического персонала, ВС, ответственности перед третьими лицами, если применимо;

задание на полет;

бортовой журнал ВС;

детализированный ATS FPL;

действующие аэронавигационные карты маршрута (района планируемого полета) и всех маршрутов, по которым полет рационально может быть изменен;

процедуры и визуальные сигналы для использования перехватывающими и перехваченными ВС;

информация о поисково-спасательных службах в районе планируемого полета;

РПП или его часть, касающаяся выполнения полетов и (или) SOP, относящиеся к обязанностям членов летного экипажа и специалистов по SPO, которые находятся в доступном для них месте;

MEL или CDL, если применимо;

NOTAM, сборники аэронавигационной информации;

метеорологическая информация;

грузовые манифесты, если применимо;

любая иная документация, которая может иметь отношение к полету или требуется государством, заинтересованным в полете;

соответствующие свидетельства авиационного персонала на каждого члена экипажа;

483.2. документы и информация, перечисленные в абзацах третьем–тринадцатом, шестнадцатом, девятнадцатом и двадцатом подпункта 483.1 настоящего пункта, могут храниться на аэродроме или посадочной площадке в случаях выполнения:

взлетов и посадок на одном и том же аэродроме или посадочной площадке;

полетов в локальной зоне, определенной специально уполномоченным органом в области гражданской авиации;

483.3. при полетах на планерах, свободных аэростатах документы и информация, перечисленные в абзацах третьем–двенадцатом и пятнадцатом – двадцать первом подпункта 483.1 настоящего пункта, допускается перевозить в сопровождающем транспортном средстве;

483.4. при полетах на ВС классов «мотодельтаплан», «аэрошют» документы, предусмотренные абзацами вторым – двадцать вторым подпункта 483.1 настоящего пункта, могут находится на посадочной площадке или в сопровождающем транспортном средстве;

483.5. в случае утери, повреждения документов, указанных в абзацах третьем–десятом подпункта 483.1 настоящего пункта, эксплуатация ВС может продолжаться до тех пор, пока полет не достигнет пункта назначения или места, где могут быть предоставлены копии утраченных документов;

483.6. эксплуатант ВС при получении запроса от лица в соответствии с полномочиями, предоставленными специально уполномоченным органом в области гражданской авиации или уполномоченным органом в области авиации государства, на территории которого выполняются авиационные работы, в течение разумного срока предоставляет документацию, которая находится на борту ВС при выполнении авиационных работ.

484. После авиационного происшествия, серьезного инцидента или происшествия, выявленного органом по расследованию, эксплуатант ВС сохраняет оригинальные записанные данные в течение 60 дней или до тех пор, пока иное не установит орган по расследованию.

Эксплуатант ВС проводит функциональные проверки и оценки записей FDR, CVR, а также записей состояния линии передачи данных для обеспечения постоянной эксплуатационной надежности регистраторов.

Эксплуатант ВС сохраняет записи FDR и канала передачи данных, которые записаны на бортовые самописцы в течение, как минимум, предыдущих 25 часов применительно к самолетам и данные, записанные в течение, как минимум, предыдущих 10 часов применительно к вертолетам. Для целей тестирования и обслуживания бортовых самописцев до одного часа самого старого (неактуального) записанного материала на момент тестирования может быть удалено.

Эксплуатант ВС должным образом хранит и постоянно обновляет документацию, содержащую необходимые данные для преобразования необработанных исходных данных FDR в параметры, выраженные в технических единицах.

Эксплуатант ВС в обязательном порядке предоставляет любые сохранившиеся записи бортовых регистраторов по требованию специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

При расследовании авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих проведение расследования авиационных происшествий и инцидентов, и за исключением обеспечения работоспособности CVR, записи CVR не раскрываются или не используются, кроме случаев, когда:

установлена процедура, связанная с обработкой записей CVR и их расшифровки;

все заинтересованные члены экипажа ВС и авиационный персонал по техническому обслуживанию выразили свое согласие;

они используются только для поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

В случае, когда записи CVR проверяются для обеспечения работоспособности CVR, эксплуатант ВС обеспечивает конфиденциальность записей CVR и записи CVR не расшифровываются или не используются для других целей, кроме как проверки обеспечения исправности CVR.

Записи FDR или записи канала передачи данных могут использоваться в целях, отличных от расследования авиационного происшествия или инцидента, если только такие записи используются эксплуатантом ВС в целях поддержания летной годности ВС или используются в рамках процедур по безопасности полетов.

485. Эксплуатант ВС при организации и выполнении авиационных работ, связанных с перевозками опасных грузов по воздуху, руководствуется требованиями, изложенными в пункте 138 настоящих Авиационных правил.

486. Эксплуатант ВС при выполнении авиационных работ с целью разбрасывания опасных грузов в полете не допускает осуществления сброса опасных грузов над густонаселенными районами городов, поселков или иных населенных пунктов или над скоплением людей под открытым небом.

487. Эксплуатант ВС при перевозке вооружения для выполнения специальных задач обеспечивает защиту от несанкционированного использования перевозимого вооружения.

Специалист, применяющий вооружение при выполнении специальных задач, принимает все необходимые меры для предотвращения опасности для ВС и людей, находящихся на борту ВС или на земле.

488. Командир ВС при принятии окончательного решения о допуске в кабину летного экипажа руководствуется следующим:

допуск в кабину летного экипажа не приведет к отвлечению от выполнения полета и (или) препятствованию его выполнения;

все люди, находящиеся в кабине летного экипажа, ознакомлены с соответствующими процедурами безопасности.

489. АХР включают следующие виды SPO:

борьба с насекомыми в сельском хозяйстве;

борьба с заболеваниями растений в сельском и (или) лесном хозяйстве;

борьба с сорняками и кустарниками;

внесение удобрений.

Эксплуатант ВС в начале сезона АХР проверяет в контрольном полете (облете) перед первым вылетом с аэродрома (вертодрома) базирования каждое ВС, занятое в производстве АХР, при полной полетной массе и с установленной сельскохозяйственной аппаратурой. Результаты контрольного полета (облета) записываются в эксплуатационную документацию ВС.

490. АХР выполняются посредством распыления, опрыскивания или рассева сыпучих или жидких материалов, средств химизации или биологических средств защиты растений.

Порядок и условия выполнения полетов по обработке участков со сложным рельефом местности, а также пересеченных высоковольтными линиями электропередач

определяются инструкцией, составленной командиром ВС. При самостоятельном налете на АХР до 100 часов указанная инструкция утверждается лицом командно-летного состава.

491. Воздушные съемки включают следующие виды SPO:

аэрофотосъемочные полеты;

поисково-съемочные полеты;

аэросъемочные полеты.

Воздушные съемки могут проводиться для составления топографических карт, в интересах геологической разведки, охраны и использования почв, сельского и (или) лесного хозяйства, городского планирования и развития, гражданского строительства, проведения гидрологических исследований. Выполнение воздушных съемок эксплуатанту ВС разрешается выполнять на ВС, оборудованных аэрофотосъемочной аппаратурой.

492. Лесоавиационные работы включают следующие виды SPO:

авиационная охрана лесов;

обследование и учет лесов;

обслуживание организаций лесоохраны и лесопользования;

борьба с разносчиками заболеваний животных.

Выполнение полетов по аэросеву леса, борьбе с вредителями и болезнями леса производится в соответствии с руководством по авиационно-химическим работам.

493. При выполнении патрулирования лесов с представителями заказчика со средствами пожаротушения на борту ВС в случаях обнаружения пожаров разрешается выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информированием органа ОВД.

494. Борьба с пожарами включает следующие виды SPO:

тушение пожаров с использованием сливных устройств;

доставка к местам пожаров для их тушения и обратно людских ресурсов, технических и других средств борьбы с пожарами;

искусственное вызывание осадков.

Выполнение SPO при осуществлении борьбы с пожарами производятся в соответствии с технологиями, изложенным в РПП и руководстве по эксплуатации ВС.

При выполнении доставки десантников-пожарных или спасателей с соответствующим оборудованием к месту пожара, если невозможна посадка на подобранную площадку, разрешается их десантирование парашютным способом при наличии у эксплуатанта ВС специального разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на десантирование парашютистов.

Для выполнения тушения пожаров вертолетами с использованием сливных устройств эксплуатант ВС имеет специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на HESLO.

495. К строительно-монтажным и погрузочно-разгрузочным работам относятся монтаж и демонтаж строительных конструкций, линий электропередач, трубопроводов, проведение строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных операций и других видов работ, связанных с висением и перемещением грузов на внешней подвеске вертолетов.

Для определения наиболее целесообразного способа выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производятся, при необходимости, тренировочные полеты в специально отведенном месте в условиях, максимально приближенных к реальным по данному виду работ.

Для выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ эксплуатант ВС имеет специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на HESLO.

496. Для взаимодействия летного экипажа ВС с бригадой рабочих, монтажников применяются радиосвязь и (или) установленная командиром ВС визуальная сигнализация.

497. Аэровизуальные полеты (полеты для наблюдения и патрулирования) выполняются с наблюдателем заказчика на борту ВС в целях визуального обследования объектов и наблюдения.

Аэровизуальные полеты (полеты для наблюдения и патрулирования) включают следующие виды SPO:

патрулирование линий электропередач, линий связи, газопроводов и нефтепроводов, продуктопроводов, рек, каналов, автомагистралей;

контроль и (или) разведка ледовой обстановки;

разведка запасов рыбы и зверя;

инвентаризация диких животных;

наблюдение и контроль в районах наводнений и стихийных бедствий;

проведение телевизионных и киносъемок;

контроль за ходом строительных работ.

498. Транспортно-связные полеты выполняются в целях обслуживания различных экспедиций, научных и других организаций, использующих ВС для связи, перевозки пассажиров и (или) груза заказчика.

Перевозка грузов осуществляется в фюзеляже ВС и (или) с использованием внешней подвески.

Разгрузка может осуществляться после посадки ВС или с режима висения вертолета.

Эксплуатанту ВС при выполнении транспортно-связных полетов разрешается производить сброс грузов на парашютах и без парашютов при наличии специального разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на десантирование грузов.

Для выполнения транспортно-связных полетов с использованием внешней подвески для перевозки грузов эксплуатант ВС имеет специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на выполнение HESLO.

499. Полеты для транспортировки грузов (объектов) на внешней подвеске ВС выполняются с обходом населенных пунктов. Пролет через населенный пункт допускается только с разрешения местных исполнительных и распорядительных органов.

500. Выполнение полетов по оказанию медицинской помощи населению, за исключением выполнения полетов HEMS, производятся на основании заявок организаций здравоохранения и подразделяются на полеты для оказания экстренной медицинской помощи и полеты, связанные с доставкой медицинской техники, лекарственных препаратов, крови и ее компонентов, органов и (или) тканей, а также выполнением санитарно-противоэпидемических мероприятий.

501. Полеты на десантирование парашютистов выполняются для тренировки парашютистов-спортсменов и любителей, а также для доставки десантников-пожарных или спасателей к месту назначения, если доставка их другим способом невозможна.

Десантирование может осуществляться парашютным и беспарашютным способами.

Десантирование беспарашютным способом может осуществляться выполнением грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей). Для выполнения такого вида беспарашютного десантирования эксплуатант ВС имеет специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на выполнение HEC.

При выполнении полетов на десантирование грузов сброс грузов производится с парашютами и без парашютов. Сброс грузов с парашютами – с высоты не менее 150 метров Сброс грузов без парашюта разрешается:

в равнинной местности с высоты не менее 25 метров;

в холмистой местности не менее 50 метров.

502. Обзорные полеты выполняются в целях предоставления условий гражданам для обозрения с воздуха природных заповедников, памятников архитектуры и других достопримечательностей, доставки заказчика к удаленным объектам обозрения.

К обзорным полетам относятся использование авиации для целей информрекламы и полеты в целях популяризации гражданской авиации и авиационной техники в Республике Беларусь, в рамках которых могут выполняться полеты на пилотаж.

Для выполнения обзорных полетов с элементами пилотажа эксплуатант ВС имеет специальное разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на выполнение полетов на пилотаж.

В рамках информрекламы производятся полеты по буксировке знаков (баннеров), разбрасыванию листовок, передаче объявлений через громкоговоритель.

503. Полеты па выполнение поисково-спасательных операций эксплуатантом ВС выполняются на поисково-спасательных ВС.

ВС оснащены специальным оборудованием, пригодным для эффективного проведения поисково-спасательных операций. Каждое поисково-спасательное ВС оборудуется устройством для захвата аварийных частот. При выполнении поисково-спасательных операций над морскими районами поисково-спасательное ВС оснащается радиоаппаратурой, которая позволяет поддерживать связь с морскими судами.

Для выполнения поисково-спасательных операций эксплуатант ВС имеет экипажи вертолетов, подготовленные к выполнению НПО, десантированию парашютистов и грузов, а при выполнении поисково-спасательных операций над морскими районами – к HOFO.

Для выполнения поисково-спасательных операций на вертолетах эксплуатант ВС имеет специальные разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на выполнение НПО, десантирование парашютистов и грузов, а при выполнении поисково-спасательных операций над морскими районами – на HOFO.

504. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ осуществляются эксплуатантами ВС на договорной основе с заинтересованными организациями в соответствии с законодательством.

Программа полетов для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ согласуется с эксплуатантом ВС и утверждается руководителем заказчика.

ГЛАВА 42
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

505. Эксплуатант ВС использует только те аэродромы или посадочные площадки, которые соответствуют типу ВС и виду планируемых специализированных операций при выполнении авиационных работ.

При выборе запасного аэродрома для самолетов с учетом фактического запаса топлива эксплуатант ВС считает аэродром изолированным, если расстояние от него до ближайшего аэродрома соответствует значениям времени более, чем:

для самолетов с поршневыми двигателями – 60 минут;

для самолетов с турбовинтовыми и турбореактивными двигателями – 90 минут.

506. Эксплуатант ВС определяет эксплуатационный минимум для каждого аэродрома вылета, назначения и запасного аэродрома, который планируется к использованию.

При определении эксплуатационного минимума аэродрома эксплуатант ВС учитывает:

тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости ВС;

оборудование, имеющееся на ВС для целей навигации, наблюдения визуальных ориентиров и (или) контроля траектории полета во время взлета, захода на посадку, посадки, ухода на второй круг и для выполнения повторного захода на посадку;

условия или ограничения, указанные в руководстве по эксплуатации ВС;

размеры и характеристики ВПП, полос воздушных подходов и FATO, которые могут быть выбраны для использования;

соответствие и эксплуатационные характеристики имеющихся визуальных и невизуальных наземных средств;

OCA/H для схем захода на посадку по приборам;

препятствия в зонах захода на посадку, повторного захода и набора высоты учитываются для выполнения нештатных процедур;

квалификацию, опыт и состав летного экипажа;

схемы захода на посадку по приборам;

характеристики аэродрома и доступное аэронавигационное обслуживание;

установленные государством минимумы аэродрома;

условия, указанные в специальных разрешениях эксплуатационных спецификаций к сертификату эксплуатанта ВС для производства полетов в условиях низкой видимости.

Эксплуатант ВС указывает в РПП метод определения эксплуатационных минимумов аэродрома.

Минимум для конкретного типа захода на посадку и схемы посадки применяется только в том случае, если:

наземное оборудование, необходимое для намеченной процедуры, находится в исправном состоянии;

необходимые для захода на посадку бортовые системы ВС находятся в исправном состоянии;

минимум ВС соответствует необходимым летно-техническим характеристикам;

летный экипаж имеет соответствующую квалификацию.

507. Эксплуатант ВС при определении эксплуатационных минимумов аэродрома по NPA, APV, CAT I руководствуется следующим:

507.1. DH, которая будет использоваться для выполнения NPA, выполняемого с использованием метода CDFA, схемы захода на посадку с APV и захода на посадку CAT I имеет значение не менее, чем наибольшая величина:

минимальной высоты, на которой могут использоваться средства захода на посадку без необходимых визуальных ориентиров;

высоты пролета над препятствиями для конкретной категории ВС;

табличной величины принятия решения о заходе на посадку, где применимо;

системных минимумов согласно приложению 31;

минимальной высоты принятия решения в руководстве по эксплуатации ВС или эквивалентном документе, если в нем указан такой параметр;

507.2. MDH для выполнения NPA без использования маневра CDFA имеет значение не менее:

OCH для конкретной категории ВС;

величин системных минимумов согласно приложению 31;

MDH, определенной в руководстве по эксплуатации ВС, если в нем указан такой параметр.

508. Эксплуатант ВС при определении эксплуатационных минимумов аэродрома для выполнения захода по кругу руководствуется следующим:

508.1. величина MDH для выполнения захода по кругу имеет значение не менее:

OCH для этой категории ВС;

минимальной высоты для выполнения захода по кругу;

DH/MDH предыдущей процедуры захода на посадку по приборам;

значения величин MDH и минимальной видимости для выполнения захода по кругу в зависимости от категории самолетов согласно приложению 32;

508.2. величина минимальной горизонтальной видимости при выполнении полетов по кругу имеет значение не менее:

видимости полетов по кругу для этой категории ВС, если значение видимости определено государством аэродрома;

значения величин MDH и минимальной видимости для выполнения захода по кругу в зависимости от категории самолетов согласно приложению 32;

RVR или CMV предыдущей процедуры захода на посадку по приборам.

509. Эксплуатант ВС при определении эксплуатационных минимумов для эксплуатации вертолетов при заходе по кругу в прибрежной зоне принимает, что MDH составляет не менее 250 футов, а метеорологическая видимость – не менее 800 метров.

510. Эксплуатант ВС при определении процедур вылета и захода на посадку руководствуется следующим:

510.1. командир ВС использует процедуры вылета и захода на посадку, установленные государством аэродрома, если такие процедуры опубликованы для ВПП или FATO;

510.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 510.1 настоящего пункта, командир ВС может отклониться от маршрута вылета, маршрута прибытия или схемы захода на посадку при условиях:

соблюдения критериев пролета препятствий и полного учета условий эксплуатации и всех условий разрешения от органа УВД, полученного на выполнение таких процедур;

радиолокационного контроля и наведения органом УВД;

510.3. в случае полетов ВС сложной конструкции конечный участок захода на посадку выполняется визуально или в соответствии с установленной процедурой захода на посадку.

511. Эксплуатант ВС устанавливает метод определения минимальных высот полета, обеспечивающих требуемый запас высоты над земной поверхностью для всех участков маршрута, на которых полет выполняется по ППП.

Командир ВС устанавливает минимальную высоту полета для каждого полета на основе этого метода. При этом минимальные высоты полета не менее, чем определенные государством, в воздушном пространстве которого выполняется полет.

512. Эксплуатант ВС при расчете заправки самолета топливом руководствуется следующим:

512.1. командир самолета имеет право начать полет только при условии, если самолет имеет на борту достаточный запас топлива и масла для выполнения следующих полетов:

в случае полета по VFR днем – полета до аэродрома пункта назначения и далее для выполнения полета на крейсерской высоте в течение не менее 30 минут, ночью – полета до аэродрома пункта назначения и далее на выполнение полета на крейсерской высоте в течение не менее 45 минут;

в случае полета по IFR, если запасной аэродром пункта назначения не нужен, – полета до аэродрома пункта назначения и далее на выполнение полета на крейсерской высоте в течение не менее 45 минут, если запасной аэродром пункта назначения нужен, – полета до аэродрома пункта назначения, запасного аэродрома и далее на выполнение полета на крейсерской высоте в течение не менее 45 минут;

512.2. при расчете необходимого количества топлива, с учетом запаса на случай непредвиденных обстоятельств, учитываются следующие факторы:

прогнозируемые метеорологические условия;

ожидаемые изменения маршрутов органами УВД и возможные задержки движения;

процедуры в случае разгерметизации или отказа одного двигателя во время полета, если применимо;

любые иные факторы, которые могут вызвать увеличение времени полета до посадки самолета или повысить расход топлива и (или) масла;

512.3. разрешается, при необходимости, внесение изменений в ATS FPL в полете с целью перепланирования полета в другой пункт назначения при условии, что все требования будут соблюдены начиная с точки перепланирования полета.

513. Эксплуатант ВС при расчете заправки вертолета топливом руководствуется следующим:

513.1. командир вертолета имеет право начать полет только при условии, что вертолет имеет на борту достаточный запас топлива и масла для выполнения следующего:

в случае полетов VFR для полета до аэродрома (посадочной площадки) назначения и далее на выполнение полета в течение не менее, чем на 20 минут при наилучшем соотношении дальности и высоты полета либо днем для полета в течение 10 минут на максимальной скорости при условии, что остается в пределах 25 морских миль от аэродрома (места вылета);

в случае полетов по IFR, если запасной аэродром не нужен, либо нет подходящего с точки зрения метеорологических условий аэродрома, для полета до аэродрома (посадочной площадки) пункта назначения, далее на выполнение полета в течение не менее, чем на 30 минут на высоте 450 метров (1500 футов) над аэродромом (посадочной площадкой) пунктом назначения в МСА и после этого для выполнения

захода на посадку и посадки, если необходим запасной аэродром, – для выполнения полета, выполнения захода на посадку и ухода на второй круг на аэродроме (посадочной площадке) пункта назначения, далее для полета к указанному запасному аэродрому или для полета в течение 30 минут в зоне ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) над аэродромом (посадочной площадкой) пунктом назначения в МСА и после этого для выполнения захода на посадку и посадки;

513.2. при расчете необходимого количества топлива, включая запас на случай непредвиденных обстоятельств, учитываются следующие факторы:

прогнозные метеорологические условия;

ожидаемые изменения маршрутов органами УВД и возможные задержки движения;

процедуры в случае разгерметизации или отказа одного двигателя во время полета, если применимо;

любые другие факторы, которые могут задержать посадку вертолета или повысить расход топлива и (или) масла;

513.3. разрешается, при необходимости, внесение изменений в ATS FPL в полете с целью перепланирования полета в другой пункт назначения при условии, что все требования соблюдаются, начиная с точки перепланирования полета.

514. Эксплуатант ВС устанавливает процедуры инструктажа членов технического экипажа, обеспечивающие:

514.1. обязательное проведение с членами технического экипажа перед полетом инструктажа по:

аварийному оборудованию и процедурам;

эксплуатационным процедурам, связанным с выполнением специальных задач, перед каждым полетом или серией полетов;

514.2. инструктаж, требуемый абзацем третьим подпункта 514.1 настоящего пункта, может быть заменен программой подготовки или периодической подготовки. В таком случае эксплуатант ВС определяет и указывает в РПП сроки действия этого инструктажа.

515. При выполнении полетов самолетами по IFR командир самолета указывает в плане полета, как минимум, один запасной аэродром пункта назначения, который пригоден с точки зрения метеорологических условий, если:

515.1. доступные метеорологические данные указывают на то, что для периода времени от одного часа до расчетного времени и до одного часа после расчетного времени прибытия или от фактического времени вылета до одного часа после расчетного времени прибытия в зависимости от того, какой период является меньшим, подход и посадка может быть выполнена в VMC;

515.2. аэродром запланированной посадки является изолированным:

515.2.1. для аэродрома планируемой посадки предписывается схема захода на посадку по приборам;

515.2.2. имеющаяся текущая метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия:

нижняя граница облачности не менее чем на 300 метров (1000 футов) больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость составляет не менее 5,5 км или на 4 км больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам.

516. Эксплуатант ВС при выборе запасных аэродромов при эксплуатации вертолетов по IFR определяет в плане полета, как минимум, один запасной аэродром пункта назначения, который пригоден с точки зрения метеорологических условий, за исключением случаев, когда:

516.1. для аэродрома пункта назначения предусмотрена схема захода на посадку по приборам. Имеющаяся метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия или от фактического

времени вылета до двух часов после расчетного времени прибытия в зависимости от того, какой период является меньшим:

нижняя граница облачности не менее, чем на 120 метров (400 футов) больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость не менее, чем на 1500 метров больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

516.2. аэродром или посадочная площадка запланированной посадки являются изолированными, при этом:

516.2.1. для аэродрома запланированной посадки предусмотрена схема захода на посадку по приборам;

516.2.2. имеющаяся фактическая метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия:

нижняя граница облачности не менее, чем на 120 метров (400 футов) больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость не менее, чем на 1500 метров больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам.

517. Командир ВС при принятии решения на выполнение захода на посадку убеждается в доступности необходимых средств для навигации и посадки по приборам на аэродроме пункта назначения или на любом запасном аэродроме в случае невозможности выполнения запланированного захода на посадку и посадки.

518. Эксплуатант ВС при выполнении полетов ВС в различных метеорологических условиях учитывает следующее:

при выполнении полетов в VFR командир ВС может начать взлет или продолжать полет только при условии, что последние полученные метеорологические данные указывают на то, что метеорологические условия на маршруте и на аэродроме пункта назначения в расчетное время прибытия равны или более применимых эксплуатационных минимумов VFR;

при выполнении полетов по IFR командир ВС может продолжать полет в направлении запланированного аэродрома пункта назначения только при условии, если последние полученные метеорологические данные указывают на то, что в ожидаемое время прибытия метеорологические условия в пункте назначения или, как минимум, на одном из запасных аэродромов пункта назначения будут равны или более соответствующих применимых эксплуатационных минимумов аэродрома;

если полет содержит участки с VFR и по IFR, в соответствующих случаях применяются метеорологические данные, указанные в абзацах втором и третьем настоящего пункта соответственно.

519. Эксплуатант ВС устанавливает процедуры управления топливом в полете, руководствуясь следующим:

для ВС сложной конструкции установлены процедуры, обеспечивающие выполнение проверок остатка топлива в полете и управление топливом;

командир ВС регулярно проверяет, что количество оставшегося топлива не менее количества топлива, необходимого для выполнения полета до пригодного по метеорологическим условиям аэродрома, и запланированное количество резервного топлива соответствует требованиям, изложенным в пунктах 512 и 513 настоящих Авиационных правил.

520. Эксплуатант ВС при планировании использования дополнительного кислорода руководствуется следующим:

520.1. эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы все члены летного экипажа и специалисты постоянно использовали дополнительный кислород, если высота полета превышает 3050 метров (10000 футов) в течение более, чем 30 минут, и во всех случаях, когда она превышает 4000 метров (13000 футов), если иное не определено специально уполномоченным органом в области гражданской авиации и SOP;

520.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 520.1 настоящего пункта, а также при выполнении полетов на десантирование парашютистов, кратковременные выходы на высоту более 4000 метров (13000 футов) без использования кислородного оборудования на самолетах и вертолетах, не относящихся к ВС сложной конструкции, допускаются с разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на основе рассмотрения следующего:

продолжительность выхода на высоту более 4000 метров (13000 футов) не превышает 10 минут, если требуется больше времени, эта продолжительность строго ограничена периодом выполнения специального задания;

высота полета не превышает 4900 метров (16000 футов);

инструктаж по безопасности содержит соответствующую информацию для членов экипажа и бортовой команды парашютистов о возможном влиянии на организм кислородного голодания;

наличие SOP для эксплуатации в условиях, требуемых абзацами вторым – четвертым настоящего подпункта;

наличие у эксплуатанта ВС опыта выполнения полетов на высотах более 4000 метров (13000 футов) без использования кислородного оборудования;

наличие индивидуального опыта у членов экипажа и специалистов и их физиологическая адаптация к большим высотам;

превышение аэродрома (посадочной площадки) базирования эксплуатанта ВС или места проведения специализированной операции.

521. При обнаружении опасной близости земли членом летного экипажа или оповещении системой предупреждения о близости земли командир ВС немедленно выполняет корректирующие действия для восстановления безопасных условий полета.

Система предупреждения о близости земли может быть выключена во время выполнения некоторых специальных задач, выполнение которых требует, чтобы высота полета ВС находилась в пределах высоты, которая менее высоты срабатывания системы предупреждения о близости земли.

522. Эксплуатант ВС при оборудовании ВС ACAS устанавливает эксплуатационные процедуры и программы подготовки, обеспечивающие надлежащий уровень обучения и умения летного экипажа эксплуатировать ACAS II.

Бортовая система предупреждения столкновений в воздухе ACAS II может быть отключена в случаях выполнения таких специальных задач, выполнение которых требует, чтобы ВС эксплуатировались на дистанции друг от друга менее, чем та, на которой срабатывает ACAS.

523. Командир ВС при принятии решения на начало и продолжение захода на посадку руководствуется следующим:

523.1. командир ВС может начать процедуру захода на посадку по приборам независимо от сообщенных данных RVR (VIS);

523.2. если сообщенные величины RVR (VIS) менее применимого минимума, заход на посадку не продолжается:

менее 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

на конечном этапе захода на посадку в случае, когда величина DA/H или MDA/H составляет более 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

523.3. если параметры RVR недоступны, они могут быть получены путем конвертации величин полученных параметров видимости;

523.4. если после прохождения высоты 300 метров (1000 футов) над аэродромом сообщенная величина RVR (VIS) менее приемлемого минимума, заход на посадку может быть продолжен до DA/H или MDA/H;

523.5. заход на посадку может быть продолжен менее DA/H или MDA/H, а посадка может быть завершена при условии, если соответствующие визуальные ориентиры, применимые к типу захода на посадку на предполагаемую ВПП, на DA/H или MDA/H, были определены командиром ВС и установлен и поддерживается необходимый визуальный контакт с ориентирами;

523.6. величина RVR в зоне выполнения посадки всегда контролируется.

524. Перед началом осуществления SPO при выполнении авиационных работ эксплуатант ВС проводит оценку рисков, оценивая сложность деятельности, чтобы определить опасности и связанные с ними риски, присущие предстоящим операциям, и внедрить меры по их снижению. Данные по оценке рисков хранятся в течение 5 лет.

На основе оценки рисков эксплуатант ВС внедряет SOP, соответствующие специализированной деятельности и используемому ВС. SOP являются частью РПП или отдельным документом. SOP подлежит регулярному пересмотру и обновлению в случае необходимости.

Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы SPO при выполнении авиационных работ выполнялись в соответствии с SOP.

ГЛАВА 43
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ С ГРУЗОМ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ

525. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации вертолета с использованием внешней подвески получает специальное разрешение на выполнение полетов с использованием внешней подвески специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения на эксплуатацию вертолета с использованием внешней подвески эксплуатант ВС подает в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов с грузом на внешней подвеске по форме согласно приложению 33.

526. Эксплуатант ВС устанавливает SOP при HESLO, которые определяют:

бортовое оборудование, включая его эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки в MEL, если применимо;

порядок комплектования экипажей и квалификационные требования к членам экипажей и бортовой команды специалистов;

соответствующие тренировки для членов экипажа и бортовой команды специалистов для выполнения ими своих задач, а также проводящих такие тренировки лиц;

полномочия и обязанности членов экипажа и бортовой команды специалистов при HESLO;

критерии эксплуатационных характеристик вертолетов, необходимых при HESLO;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры для членов экипажа и бортовой команды специалистов.

Сложность деятельности при HESLO зависит от размера и формы груза, длины троса и характеристик зон подцепки и отцепки, времени цикла подцепки и отцепки.

Уровни сложности по характеристикам оборудования и выполняемым работам при HESLO:

тип 1 (HESLO 1) – короткий трос, длина 20 метров и менее;

тип 2 (HESLO 2) – длинный трос, длина более 20 метров;

тип 3 (HESLO 3) – специальная подвеска на трос – лесозаготовки, работы по ремонту линий электропередач, укладка волоконного кабеля, удаление льда и снега с линий электропередач, геофизические исследования, укладка кабеля на грунт или в траншею, борьба с лавинами, борьба с оползнями;

тип 4 (HESLO 4) – усовершенствованная подвеска на трос – монтаж вышек, обвязка проволокой, разборка мачт и вышек, транспортировка негабаритных грузов.

527. Эксплуатант ВС для эксплуатации вертолетов при HESLO обеспечивает оборудование вертолетов следующим:

одним зеркалом для наблюдения за грузом или альтернативными средствами, которые позволяют видеть грузовой замок;

одним измерителем веса груза, если нет другого средства определения веса груза.

Установка подъемного оборудования и грузовых замков, а также любые последующие модификации подлежат одобрению летной годности в соответствии с предполагаемыми функциями.

528. Минимальный состав летного экипажа определен руководством по эксплуатации ВС. Для эксплуатационных или в учебных целях эксплуатант ВС может назначать в состав летного экипажа дополнительного члена экипажа для оказания помощи командиру вертолета при выполнении операций одним пилотом. В таких случаях эксплуатантом ВС разрабатывается и указывается в РПП следующее:

процедуры, позволяющие члену экипажа контролировать полет, особенно во время взлета, захода на посадку и операций при HESLO, чтобы обеспечить поддержание безопасной траектории полета;

в случаях, когда специалисту по задаче поручено помогать пилоту, процедуры, в соответствии с которым эта помощь осуществляется.

529. Эксплуатант ВС организовывает проведение подготовки перед назначением пилотов для выполнения полетов в качестве командира вертолета при HESLO, руководствуясь следующим:

529.1. теоретическая подготовка для HESLO включает следующее:

содержание соответствующих частей руководства по эксплуатации ВС, РПП, включая соответствующие SOP;

процедуры, необходимые при HESLO;

подготовка площадки;

процедуры монтажа системы внешней подвески и подцепки груза;

специальное оборудование, используемое при выполнении полетов с HESLO;

обучение в области человеческого фактора;

риски и опасности при HESLO;

529.2. теоретическая подготовка для других типов HESLO в дополнение к перечисленному в подпункте 529.1 настоящего пункта включает иные необходимые дополнительные знания, соответствующие типу HESLO;

529.3. летная подготовка определяется эксплуатантом ВС в программе подготовки летного состава;

529.4. повышение квалификации и проверка пилотов проводится не реже одного раза в два года по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС. Изучаются следующие вопросы:

проверка техники погрузочно-разгрузочных работ;

процедуры при выполнении операций с внешней подвеской;

обзор применимых методов полета;

обучение аспектам человеческого фактора.

В случае, если пилот в течение предыдущих 12 месяцев имеет налет не менее 20 часов соответствующей работы в рамках программы выполнения полетов с HESLO, дополнительная летная подготовка не требуется.

530. Эксплуатант ВС руководствуется следующими требованиями в отношении пилота для выполнения HESLO:

530.1. до начала практического обучения пилоту необходимо:

иметь самостоятельный налет не менее 10 часов на данном типе вертолета;

для HESLO 2 – иметь не менее 100 циклов HESLO;

для HESLO 3 – иметь не менее 500 циклов HESLO;

для HESLO 4 – иметь общий налет на вертолетах не менее 1000 часов и 2000 циклов HESLO, в том числе опыт самостоятельной работы в качестве командира вертолета в HESLO 2 или HESLO 3;

530.2. для выполнения полетов в качестве командира вертолета под наблюдением инструктора при HESLO пилот имеет по соответствующим программам подготовки:

для HESLO 1 – налет не менее 5 часов и 50 циклов HESLO;

для HESLO 2 – в дополнение к обучению HESLO 1 налет не менее 2 часов и 20 циклов HESLO с длинной троса более 20 метров;

для HESLO 3 и 4 – налет и количество циклов HESLO, в зависимости от планируемой деятельности и требуемым для пилота навыкам, определяемые эксплуатантом ВС;

530.3. уровень подготовки пилота до начала самостоятельных полетов:

для HELSO 1 – налет не менее 300 часов на вертолете в качестве командира вертолета, из них – не менее 8 часов, 80 циклов HESLO;

для HESLO 2 – налет не менее 5 часов, 50 циклов HESLO с длиной троса более 20 метров;

для HESLO 3 и 4 – ряд операций HESLO под наблюдением инструктора HESLO в зависимости от выполняемой деятельности и необходимых навыков, налет не менее 15 часов на вертолете при выполнении операций HESLO 1 и 2;

не менее 20 часов в эксплуатационной среде, аналогичной среде планируемой эксплуатации (пустыня, море, джунгли, горы);

530.4. для начала самостоятельных полетов HESLO квалификация пилота оценивается инструктором HESLO, назначенным эксплуатантом ВС, как достаточная для выполнения планируемых операций и для соответствующей среды.

531. Эксплуатант ВС обеспечивает прохождение специалистами по задачам при HESLO первоначальной и периодической подготовки по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС.

Эксплуатант ВС создает систему учета и ведения записей для каждого специалиста по задачам при HESLO, позволяющую осуществлять хранение и надежное отслеживание:

первоначальной и периодической подготовки;

сведений о натренированности и проверках.

532. Инструктор при HESLO назначается эксплуатантом ВС при соблюдении следующего:

532.1. инструктору при HESLO для пилотов необходимо:

иметь соответствующий уровень подготовки и самостоятельный налет на данном типе вертолета не менее 500 часов;

иметь самостоятельный налет не менее 10 часов при выполнении операций соответствующего уровня HESLO в качестве командира вертолета;

пройти курс теоретической подготовки инструкторского состава в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации в учреждениях образования Республики Беларусь, иных организациях Республики Беларусь, имеющих сертификат Республики Беларусь, выданный специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, или в иностранных организациях;

532.2. инструктор при HESLO для специалистов по задачам HESLO имеет соответствующую квалификацию и опыт работы при осуществлении операций как специалист по задачам при HESLO не менее 2 лет.

533. Во время полета и в любом другом случае по требованию командира ВС в интересах безопасности полета каждому члену бортовой команды специалистов необходимо быть закрепленным на определенном для него месте, если иное не определено SOP.

Во время проведения операций при HESLO член бортовой команды специалистов убеждается в том, что он закреплен устройством для фиксации во время выполнения работ с открытыми или демонтированными выходными дверями.

534. Каждый член бортовой команды специалистов незамедлительно сообщает командиру вертолета:

об отказах, повреждениях или дефектах, которые могут влиять на состояние летной годности или безопасное функционирование ВС, включая аварийные системы;

о любых инцидентах, которые произошли или могут быть опасными и повлиять на безопасность полета.

ГЛАВА 44
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ЭВАКУАЦИЕЙ ЛЮДЕЙ НА ВНЕШНИХ УСТРОЙСТВАХ

535. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации вертолета при выполнении грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей) получает специальное разрешение на выполнение полетов с выполнением НЕС специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения на выполнение полетов с выполнением НЕС эксплуатант ВС подает в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей), по форме согласно приложению 34.

Эксплуатант ВС разрабатывает SOP для НЕС и включает в РПП, которые определяют следующее:

оборудование, которое будет использоваться, включая его эксплуатационные ограничения и соответствующие записи в MEL, если применимо;

состав экипажа и требования к опыту членов экипажа и специалистов по задачам применимым к НЕС;

соответствующее обучение членов экипажа и специалистов по задачам для выполнения НЕС, а также квалификацию и назначение лиц, обеспечивающих соответствующее обучение членов экипажа и этих специалистов;

обязанности членов экипажа и специалистов по задачам;

критерии эффективности, необходимые для выполнения операций НЕС;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры.

536. Эксплуатант ВС в SOP учитывает следующее:

536.1. характер деятельности – НЕС, как правило, выполняются на небольшой высоте;

536.2. сложность деятельности, зависящая от длины строп (каната) и характеристик зон посадки и высадки. Уровни сложности по типу НЕС:

тип 1 (НЕС 1) – длина стропа или каната не превышает 25 метров;

тип 2 (НЕС 2) – длина стропа или каната превышает 25 метров;

536.3. НЕС может выполняться в любом географическом регионе. В связи с этим, эксплуатанту ВС необходимо особое внимание уделять подготовке экипажей для выполнений операций НЕС в различных географических и климатических районах, различным типам окружающей среды, а также к районам местности, требующим минимального уровня шума.

537. Эксплуатант ВС при подготовке к выполнению НЕС учитывает следующее:

537.1. грузовые операции, связанные с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей), могут выполняться с использованием внешней подвески и подъемного оборудования вертолета;

537.2. система устройств для переноски людей – система, включающая одно или несколько устройств, которые либо прикреплены к лебедке при проведении НЛО, либо к грузовому замку во время проведения операций с применением системы внешней подвески, либо прикреплены к корпусу вертолета. Места крепления предусмотрены конструкцией вертолета и имеют разрешение в соответствии с требованиями к летной годности;

537.3. устройства имеют конструктивную возможность и функции, необходимые для перевозки людей, находящихся вне вертолета, такие как ремни безопасности с быстроразъемным замком или без него, стропы, соединенные крюком-карабином, с платформой, корзиной или клеткой;

537.4. простая система устройств для переноски людей предназначена для удержания не более, чем одного человека (оператора подъемника или грузового крюка, специалиста по SPO или фотографа) в кабине или не более двух человек снаружи кабины.

538. Эксплуатант ВС для выполнения НЕС руководствуется следующим:

538.1. обеспечивает оборудование вертолетов:

дополнительным зеркалом и (или) видеокамерой;

выпуклым иллюминатором или блистером;

дополнительным крюком или устройством с несколькими крюками;

регистратором данных о нагрузке на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей) для регистрации таких данных, как вертикальная скорость подъема и спуска, вес загрузки, крутящий момент, наличие статического электричества, силы на замке;

одним измерителем веса груза.

Установка подъемного оборудования и грузового крюка, а также любые последующие их модификации одобрены в соответствии с требованиями к летной годности применительно к типу ВС и соответствующей планируемой деятельности;

538.2. при выполнении операций с режима висения, осуществляемых одним пилотом, вертолет имеет приборы контроля работоспособности двигателя, расположенные в зоне видимости пилота, и оборудован звуковой и визуальной системой предупреждения о падении оборотов несущего винта;

538.3. бортовые средства радиосвязи должны обеспечивать непрерывную радиосвязь экипажа вертолета с привлеченным к НЕС специалистом;

538.4. специалисты, участвующие в НЕС, оснащены переносной радиостанцией, защитными касками (шлемами) со встроенными наушниками и микрофонами, а также средствами индивидуальной защиты.

539. Эксплуатант ВС при определении состава экипажа для НЕС руководствуется следующим:

539.1. минимальный состав летного экипажа указан в руководстве по эксплуатации ВС;

539.2. при выполнении операций одним пилотом в эксплуатационных или в учебных целях НЕС в состав экипажа включается дополнительный квалифицированный член экипажа (оператор). При этом, эксплуатантом ВС разрабатываются и указываются в РПП следующие процедуры:

процедуры, позволяющие члену летного экипажа контролировать режим полета, особенно во время взлета, захода на посадку и операций НЕС, чтобы обеспечить безопасность полета;

процедуры в случаях, когда специалист по задаче НЕС включен в состав экипажа.

540. Эксплуатант ВС при назначении пилотов для выполнения полетов в качестве командира вертолета при НЕС, руководствуется следующим:

540.1. пилотом пройдена теоретическая подготовка по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС;

540.2. до начала подготовки пилоту необходимо:

завершить подготовку на данном типе вертолета;

иметь самостоятельный налет не менее 10 часов на вертолете данного типа;

быть допущенным к выполнению операций HESLO 1 или HESLO 2 на данном или других типах вертолетов;

иметь соответствующий опыт выполнения полетов HESLO;

завершить обучение в области человеческого фактора;

540.3. опыт пилота до начала самостоятельных полетов НЕС определяется следующим:

выполнена летная подготовка по программе НЕС;

имеет налет в качестве командира вертолета не менее 1000 часов;

для работ в горной местности имеет налет в качестве командира вертолета в горной местности не менее 500 часов;

для выполнения операций HEC 2 имеет опыт выполнения операций HESLO 2;

540.4. для начала самостоятельных полетов HEC квалификация пилота оценивается инструктором HEC, назначенным эксплуатантом ВС, как достаточная для выполнения планируемых операций в соответствующих условиях;

540.5. повышение квалификации и летная проверка пилотов проводится не реже одного раза в два года по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС. Изучаются следующие вопросы:

изучение техники и правил строповки (обвязки);

процедуры расчета внешней загрузки;

человеческий фактор;

в случае, если пилот не выполнял HEC или HHO в течение предыдущих 24 месяцев, выполняется контрольный полет с инструктором HEC, назначенным эксплуатантом ВС.

541. Инструктор HEC назначается эксплуатантом ВС при соблюдении следующего:

541.1. инструктору HEC для пилотов необходимо:

иметь соответствующий уровень подготовки и минимальный опыт работы в HEC – не менее 100 циклов;

пройти курс теоретической подготовки инструкторского состава в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации в учреждениях образования Республики Беларусь, иных организациях Республики Беларусь, имеющих сертификат Республики Беларусь, выданный специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, или в иностранных организациях;

541.2. инструктор HEC для специалистов по задачам HEC имеет соответствующую квалификацию и опыт работы при осуществлении операций как специалист по задачам HEC не менее 2 лет.

542. Эксплуатант ВС при организации подготовки специалистов по задачам при выполнении HEC руководствуется следующим:

542.1. специалисты по задачам HEC проходят первоначальную подготовку, соответствующую задачам по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС, включая:

установку и снятие эвакуационной системы;

нормальные процедуры.

Подготовка по CRM специалистов по задачам HEC проводится в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 65 настоящих Авиационных правил;

542.2. специалисты по задачам HEC проходят периодическую подготовку по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС. Эксплуатант ВС создает систему учета и ведения записей для каждого специалиста по задачам HEC, позволяющую осуществлять хранение и надежное отслеживание:

первоначальной и периодической подготовки;

сведений о натренированности и проверках.

543. Эксплуатант ВС при выполнении HEC обеспечивает, чтобы масса вертолета не превышала максимальную взлетную массу, требуемую абзацем вторым подпункта 254.6 пункта 254 настоящих Авиационных правил.

ГЛАВА 45
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ НА ДЕСАНТИРОВАНИЕ ПАРАШЮТИСТОВ ИЛИ ГРУЗОВ

544. Эксплуатация ВС при выполнении полетов на десантирование парашютистов или грузов допускается при наличии у эксплуатанта ВС специального разрешения на выполнение на выполнение полетов ВС на десантирование парашютистов или грузов специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения на выполнение десантирования парашютистов или грузов эксплуатант ВС подает в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС на десантирование парашютистов или грузов по форме согласно приложению 35.

545. Эксплуатант ВС разрабатывает и включает в РПП SOP при выполнении полетов ВС на десантирование парашютистов или грузов, которые определяют следующее:

бортовое оборудование, включая его эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки в MEL, если применимо;

порядок комплектования экипажей и квалификационные требования к членам экипажей и бортовой команде специалистов;

соответствующую подготовку для членов экипажа и специалистов на борту ВС для выполнения ими своих задач по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС, а также квалификацию и назначение лиц, оказывающих такую подготовку;

полномочия и обязанности членов экипажа и специалистов на борту ВС;

критерии эксплуатационных качеств, которым необходимо соответствовать при выполнении полетов ВС на десантирование парашютистов;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры для членов экипажа и специалистов на борту ВС.

546. Эксплуатант ВС учитывает, что требования, изложенные в подпункте 480.3 пункта 480 настоящих Авиационных правил, не распространяются на специалистов, выполняющих прыжки с парашютом.

Эксплуатант ВС учитывает, что несмотря на требования о размещении каждого члена экипажа или специалиста по задачам на борту ВС на оборудованных местах при выполнении парашютных прыжков, бортовой командой парашютистов может использоваться пол ВС для размещения на борту ВС при условии для них наличия фиксирующих устройств.

547. Эксплуатант ВС учитывает, что несмотря на требования, изложенные в подпункте 520.1 пункта 520 настоящих Авиационных правил, дополнительный кислород может не применяться членами экипажа, за исключением командира ВС, и специалистами бортовой команды парашютистов, выполняющими прыжки с парашютом, если давление в кабине соответствует высоте:

более 4000 метров (13000 футов) в течение периода не более 6 минут;

более 4550 метров (15000 футов) в течение периода не более 3 минут.

548. Эксплуатант ВС учитывает, что несмотря на требования, изложенные в пункте 486 настоящих Авиационных правил, член бортовой команды парашютистов может выполнять парашютные прыжки с ВС над жилыми зонами крупных городов или населенных пунктов или над скоплением людей на открытой поверхности с дымовыми и иными устройствами при условии, что они предназначены для этой цели.

ГЛАВА 46
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ НА ПИЛОТАЖ

549. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации вертолета при выполнении полетов ВС на пилотаж получает специальное разрешение на выполнение полетов ВС на пилотаж специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС.

Для получения специального разрешения на выполнение полетов ВС на пилотаж эксплуатант ВС подает в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС на пилотаж по форме согласно приложению 36.

550. Эксплуатант ВС разрабатывает и включает в РПП SOP при выполнении полетов ВС на пилотаж, которые определяют следующее:

ВС, бортовое оборудование, включая его эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки в MEL, если применимо;

порядок комплектования экипажей и квалификационные требования к членам экипажей;

соответствующую подготовку членов экипажа для выполнения ими своих задач по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС, а также квалификацию и назначения лиц, осуществляющих такую подготовку;

полномочия и обязанности членов экипажа;

критерии эксплуатационных качеств, которым необходимо соответствовать при выполнении полетов на пилотаж;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры для членов экипажа.

551. Эксплуатант ВС учитывает, что в отступление от требований, изложенных в подпункте 483.1 пункта 483 настоящих Авиационных правил, на борту ВС во время выполнения полетов на пилотаж не находятся следующие документы и информация:

детализированный представленный ATS FPL, если применимо;

текущие и применимые аэронавигационные карты маршрута планируемого полета и всех маршрутов, по которым полет рационально может быть изменен;

процедуры и визуальные информационные сигналы для использования перехваченным и захватывающим ВС;

информация о поисково-спасательных службах зоны запланированного полета.

552. Эксплуатант ВС учитывает, что при выполнении полетов на пилотаж не применяются требования по оснащению ВС комплектом первой помощи (FIRST AID KIT), переносными огнетушителями и ELT.

РАЗДЕЛ VI
ПРОЦЕДУРА ПОДГОТОВКИ И ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТА ВС

ГЛАВА 47
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТА ВС

553. Целью сертификации заявителя является подтверждение того, что предоставленное государством право на определенные виды воздушных перевозок и (или) авиационных работ будет реализовываться заявителем в соответствии с требованиями законодательства в области гражданской авиации.

Процедура сертификации проводится для получения сертификата эксплуатанта ВС заявителями, планирующими выполнение воздушных перевозок и (или) авиационных работ, а также продления срока действия сертификата эксплуатанта ВС эксплуатантами ВС, осуществляющими воздушные перевозки и (или) авиационные работы.

554. Заявитель определяет приказом работника, ответственного за подготовку к проведению процедур сертификации, а также за координацию и решение вопросов по процедурам сертификации со специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

555. В ходе сертификации заявитель подтверждает способность продемонстрировать возможность безопасного и эффективного выполнения воздушных перевозок и (или) авиационных работ в соответствии с законодательством.

556. Процедура сертификации проводится по этапам в следующей последовательности:

этап, предшествующий подаче заявления;

этап подачи заявления;

этап оценки документов;

этап инспекции и демонстрации;

этап сертификации.

В процессе проведения любого из этапов заявитель вправе прекратить процедуру сертификации, уведомив о своем решении специально уполномоченный орган в области гражданской авиации в письменном виде.

557. Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации может в письменном виде с указанием причин уведомить заявителя о невозможности проведения процедуры сертификации, если установлено, что по истечении этапа, предшествующего подаче заявления:

заявителем не предпринимались действия по разработке, утверждению или согласованию РПП, РРТО, Руководства по СУБП;

утверждение или согласование РПП, РРТО, Руководства по СУБП невозможно ввиду выявленных многочисленных недостатков при их разработке.

На этапе подачи заявления специально уполномоченный орган в области гражданской авиации может отказать в принятии заявления в письменном виде с указанием причин, если выявлено следующее:

заявитель не соответствует требованиям к организации эксплуатационной деятельности эксплуатанта ВС;

заявителем не в полном объеме представлена доказательная документация.

558. Процедура сертификации проводится комиссией из числа обладающих надлежащей квалификацией должностных лиц структурных подразделений специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и государственного учреждения «Авиационная инспекция», назначенной приказом специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

559. В отдельных случаях решением специально уполномоченного органа в области гражданской авиации в состав комиссии могут привлекаться работники организаций гражданской авиации, обладающие соответствующей квалификацией.

560. За сертификацию эксплуатанта ВС уплачивается государственная пошлина в размерах, установленных законодательством.

Все расходы, связанные с проведением этапов процедуры сертификации, несет эксплуатант ВС вне зависимости от их результатов и принятых решений.

ГЛАВА 48
ЭТАП, ПРЕДШЕСТВУЮЩИЙ ПОДАЧЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

561. С целью предварительной оценки возможности получения сертификата эксплуатанта ВС заявитель предоставляет в произвольной форме следующую информацию:

сведения о регистрации юридического лица, физического лица;

банковские реквизиты заявителя;

планируемые условия эксплуатации ВС, место базирования, маршруты и регионы полетов, виды авиационных работ;

заявляемые типы ВС, документы, подтверждающие основания использования типов ВС (владения на праве собственности, оперативного управления, хозяйственного ведения, аренды или иного законного основания);

сведения о руководящем составе заявителя.

562. Целью рассмотрения предоставленных сведений является установление намерения заявителя к проведению сертификации, планирование процесса сертификации специально уполномоченным органом в области авиации. Заявителя знакомят со всеми необходимыми материалами и инструкциями по подготовке доказательной документации.

563. Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации предлагает заявителю ознакомиться с нормами законодательства, определяющими сертификацию эксплуатанта ВС, авиационными правилами и иными материалами, касающимися сертификации эксплуатанта ВС.

564. При намерении продолжить процесс сертификации заявитель предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации уведомление

о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта ВС по форме согласно приложению 37 в период не более десяти рабочих дней с даты получения в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации информации, изложенной в пункте 563 настоящих Авиационных правил.

565. После получения уведомления от заявителя о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта ВС приказом специально уполномоченного органа в области гражданской авиации определяется председатель сертификационной комиссии и ее состав.

Этим же приказом определяется круг должностных лиц структурных подразделений специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, которые будут проводить процедуры тестирования знаний лиц, указанных в пункте 40 настоящих Авиационных правил. Процедура тестирования знаний проводится в течение десяти рабочих дней с даты издания приказа.

Приказ специально уполномоченного органа в области гражданской авиации доводится до председателя, членов сертификационной комиссии и заявителя.

566. При положительных результатах тестирования председатель сертификационной комиссии планирует и проводит с заявителем встречу, предшествующую подаче заявления.

567. Целью встречи, предшествующей подаче заявления, является подготовка заявителя к проведению сертификации, предварительное планирование этапов сертификации.

568. Если сертификационная комиссия установит, что заявитель имеет представление о процессе сертификации, то заявителю предлагается подготовить заявление по форме согласно приложению 38 и представить следующую доказательную документацию:

выписка из банковского счета о наличии денежных средств;

копия бизнес-плана (плана деятельности организации);

копия страховых полисов и договоров страхования;

РПП;

РРТО;

руководство по СУБП;

руководство кабинного экипажа (при его наличии);

сведения о воздушных судах, летном составе, инженерно-техническом персонале, руководящем составе, об обеспечении полетов, о страховании по форме согласно приложению 39;

копии договоров на базирование, техническое обслуживание и необходимые виды обеспечения;

копия схемы раскраски воздушного судна и ее текстовое описание;

документ об уплате государственной пошлины (за исключением случая внесения платы посредством использования автоматизированной информационной системы единого расчетного и информационного пространства);

информация о запрашиваемых эксплуатационных спецификациях и о том, как будут выполняться условия эксплуатационных спецификаций;

график мероприятий в процессе сертификации с указанием соответствующих событий и сроков;

аэродромы и районы планируемых полетов. Перечень планируемых аэродромов пункта назначения и запасных аэродромов выбранных для выполнения предполагаемых регулярных полетов, районов полетов для нерегулярных полетов и (или) авиационных работ;

сведения об организации подготовки и аттестации членов экипажа ВС и наземного персонала, а также требуемых и имеющихся средствах и оборудовании;

программы технического обслуживания, утвержденные государством регистрации, для каждого типа эксплуатируемого ВС;

информация о системе обеспечения качества технического обслуживания.

569. Заявление и доказательную документацию заявителю необходимо представить в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации в срок не позднее шестидесяти рабочих дней после проведения встречи, предшествующей подаче заявления.

Доказательная документация, представляемая в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации для получения сертификата эксплуатанта ВС, должна быть сформирована в папку в последовательности, указанной в пункте 568 настоящих Авиационных правил, пронумерована и должна содержать перечень прилагаемой доказательной документации.

570. Все аспекты подготовки документов доказательной документации заявителю необходимо координировать с членами сертификационной комиссии. Такая координация между авиационным персоналом заявителя и сертификационной комиссией обеспечит качественную подготовку доказательной документации, прилагаемой к заявлению, и ускорит работу на этапе оценки документов.

571. Доказательная документация эксплуатанта ВС оформляется в двух экземплярах и хранится в деле эксплуатанта ВС.

572. Дело эксплуатанта ВС включает в себя следующие документы:

копия действующего сертификата эксплуатанта ВС и эксплуатационных спецификаций;

копия (для эксплуатанта ВС – оригиналы, за исключением комплексного заключения) комплексного заключения, акта сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации, планов мероприятий по устранению несоответствий, выявленных в процессе сертификации эксплуатанта ВС, информация об устранении несоответствий с приложением подтверждающей документации;

доказательная документация эксплуатанта ВС;

копия (для эксплуатанта ВС – оригиналы) актов по результатам проверок, планов мероприятий по устранению несоответствий, выявленных при инспектировании эксплуатанта ВС в процессе контроля за деятельностью эксплуатанта ВС, информация об устранении несоответствий с приложением подтверждающей документации.

Дело эксплуатанта ВС оформляется в двух экземплярах, из которых:

первый экземпляр находится у эксплуатанта ВС;

второй экземпляр находится в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации.

Дело эксплуатанта ВС находится у эксплуатанта ВС и в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации в течение срока действия сертификата эксплуатанта ВС.

573. Для целей надлежащего ведения экземпляров дела эксплуатанта ВС, своевременного предоставления изменений и дополнений в сведения доказательной документации, содержащиеся в экземпляре дела эксплуатанта ВС, находящемся в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации, эксплуатант ВС приказом назначает лицо, ответственное за ведение дела эксплуатанта ВС.

Изменения и дополнения в экземпляр дела эксплуатанта ВС, находящийся в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации, вносятся в срок не более 10 дней с момента их утверждения.

ГЛАВА 49
ЭТАП ПОДАЧИ ЗАЯВЛЕНИЯ

574. Заявление, подписанное руководителем организации и главным бухгалтером, подается в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации для:

получения сертификата эксплуатанта ВС;

продления срока действия сертификата эксплуатанта ВС.

575. Подача заявления, доказательной документации означает, что заявитель ознакомлен с нормами и правилами, применимыми к предполагаемым полетам, готов продемонстрировать их соблюдение и предоставить для тщательной оценки требуемые

руководства, программы подготовки, эксплуатационные средства и объекты технического обслуживания, ВС, вспомогательное оборудование, руководство по организации перевозки опасных грузов по воздуху, если планируются перевозка опасных грузов по воздуху, программу авиационной безопасности.

576. Этап подачи заявления начинается с момента подачи заявления и доказательной документации председателю сертификационной комиссии.

Сертификационная комиссия проводит предварительное рассмотрение и проверку наличия перечня доказательной документации, указанной в пункте 568 настоящих Авиационных правил, в срок не более шести рабочих дней.

В процессе предварительного рассмотрения РПП, РРТО, Руководства по СУБП, руководства кабинного экипажа (при его наличии) сертификационная комиссия проверяет:

имеется ли документально оформленная возможность оперативного пересмотра руководств;

обеспечивается ли возможность ознакомления авиационного персонала заявителя с действующими руководствами, а также изменениями, внесенными в них после пересмотра;

указана ли дата последнего пересмотра руководств на каждой странице;

содержатся ли в руководствах ссылки на соответствующие авиационные правила.

577. Если сертификационная комиссия считает информацию, изложенную в представленной документации к заявлению, полной и соответствующей требованиям настоящих Авиационных правил, председатель сертификационной комиссии назначает встречу для информирования заявителя о переходе к этапу оценки документов.

ГЛАВА 50
ЭТАП ОЦЕНКИ ДОКУМЕНТОВ

578. Сертификационная комиссия оценивает представленную заявителем доказательную документацию в соответствии с графиком мероприятий, подготовленным заявителем и уточненным на встрече при подаче заявления.

579. Оценка документов проводится в срок не более двадцати рабочих дней.

580. Оценка документов эксплуатанта ВС включает в себя общее ознакомление с процедурами, практикой и методами, подробно описанными в РПП, РРТО, программах подготовки авиационного персонала, и иной документации, разработанных заявителем.

581. Дополнительно рассматриваются следующие вопросы:

организационная структура заявителя;

опыт работников, занимающих руководящие должности заявителя;

укомплектованность заявителя авиационным персоналом и система его подготовки;

наличие договоров на подготовку авиационного персонала, заключенных с учреждениями образования Республики Беларусь, иными организациями Республики Беларусь, имеющими сертификат Республики Беларусь, выданный специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, или с иностранными организациями;

соглашения заявителя с другими организациями на техническое обслуживание ВС;

договоры заявителя на аренду ВС и (или) помещений, если таковые имеются;

договоры заявителя на обеспечение полетов.

582. По результатам оценки доказательной документации председатель сертификационной комиссии делает выводы:

о качестве представленных материалов;

о сроках доработки материалов (при необходимости);

о возможности проведения этапа инспекции и демонстрации.

ГЛАВА 51
ЭТАП ИНСПЕКЦИИ И ДЕМОНСТРАЦИИ

583. Для определения соответствия заявителя сертификационным требованиям и условиям на месте его нахождения и базирования ВС на этапе инспекции и демонстрации проводится сертификационная проверка, включающая:

инспекционную проверку организационной структуры и методов управления, производственной базы и наземной эксплуатации, процедур поддержания летной годности;

демонстрацию летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета;

демонстрацию процедур аварийной эвакуации из ВС и вынужденной посадки на воду ВС;

оценку результатов инспектирования.

584. Сертификационная проверка проводится в течение не более пятнадцати рабочих дней после оценки документов.

585. Порядок проведения этапа инспекции и демонстрации:

совещание, на котором члены сертификационной комиссии знакомятся с руководителями и уполномоченными представителями заявителя по сопровождению работы членов сертификационной комиссии. Представителям заявителя доводится рабочий график сертификационной проверки, распределение обязанностей внутри сертификационной комиссии;

получение от заявителя изменений и дополнений к доказательной документации, подготовленных в соответствии с замечаниями, полученными на этапе оценки документов, и ознакомление с ними членов сертификационной комиссии;

проведение сертификационной проверки;

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

совещание, на котором подводятся предварительные итоги проверки и, при необходимости, обсуждаются пути устранения выявленных недостатков.

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

Полет выполняется с минимально необходимым количеством членов сертификационной комиссии на борту ВС. Эксплуатант ВС обеспечивает присутствие во время полета на борту ВС работника, наделенного полномочиями по принятию решений и обязательств по устранению недостатков.

Эксплуатант ВС планирует выполнение демонстрации летной эксплуатации и цель, задачи и даты проведения полетов согласовывает со специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

587. При отсутствии данных предыдущих демонстраций изготовителем ВС или другими эксплуатантами ВС тех же типов и моделей ВС заявителю необходимо провести демонстрацию процедур аварийной эвакуации с борта ВС и (или) вынужденной посадки на воду ВС, подготовки членов экипажа к аварийной эвакуации, аварийно-спасательного оборудования, позволяющие сертификационной комиссии убедиться:

в способности заявителя обеспечивать аварийную эвакуацию с борта ВС;

в адекватности процедур, оборудования и подготовки заявителя в отношении осуществления вынужденной посадки на воду для каждого типа и модели ВС, которые будут использоваться для полетов с большой протяженностью над водным пространством по любому маршруту, который проходит на расстоянии более 50 морских миль от береговой черты, для вертолетов – на расстоянии от береговой черты, соответствующем расстоянию, пройденному на крейсерской скорости в течение на менее 10 минут.

588. Демонстрации летной эксплуатации ВС, процедур аварийной эвакуации из ВС и вынужденной посадки на водную поверхность ВС осуществляются таким образом, чтобы исключить возможность создания нервозной обстановки, не мешать членам экипажа выполнять свои обязанности.

В отношении вопросов, касающихся знаний членов экипажа ВС, члены сертификационной комиссии проводят опрос после завершения проведения демонстраций летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета, процедур аварийной эвакуации из ВС и вынужденной посадки на воду ВС.

589. Заявитель обеспечивает необходимые условия для проведения сертификационной проверки. При создании заявителем препятствий по проведению сертификационной проверки председатель сертификационной комиссии может принять решение о прекращении сертификационной проверки с уведомлением об этом заявителя.

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

ГЛАВА 52
ЭТАП СЕРТИФИКАЦИИ

590. В ходе сертификации заявитель подтверждает способность и демонстрирует возможности безопасного и эффективного выполнения воздушных перевозок и (или) авиационных работ в соответствии с законодательством.

591. По результатам этапа инспекции и демонстрации в срок не более десяти рабочих дней оформляется акт сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации, который представляется в комиссию специально уполномоченного органа в области гражданской авиации по сертификации. После рассмотрения комиссией специально уполномоченного органа в области гражданской авиации по сертификации акт сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации представляется руководителю специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на утверждение.

В акте сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации указываются обнаруженные несоответствия и излагаются выводы о соответствии (несоответствии) заявителя сертификационным требованиям.

592. Несоответствия классифицируются с указанием их категории (группы важности) в следующем порядке:

несоответствия категории «1» – несоответствия, непосредственно влияющие на безопасность полетов, авиационную безопасность и не позволяющие обеспечивать поддержание летной годности ВС. Наличие несоответствий категории «1» препятствует выдаче сертификата эксплуатанта ВС до полного устранения несоответствий или предусматривает ввод соответствующих ограничений на выполнение воздушных перевозок, SPO при выполнении авиационных работ, видов полетов в соответствии со специальными разрешениями;

несоответствия категории «2» – несоответствия, не связанные непосредственно с безопасностью полетов, авиационной безопасностью и поддержанием летной годности ВС, но имеющие системный характер нарушения требований законодательства в области гражданской авиации. Наличие несоответствий категории «2» не препятствует выдаче сертификата эксплуатанта ВС, но требует устранения в срок не более трех месяцев с даты утверждения акта сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации;

несоответствия категории «3» – несоответствия, связанные с отступлением от требований законодательства в области гражданской авиации, но не влияющие на безопасность полетов, авиационную безопасность и не носящие системный характер. Наличие несоответствий категории «3» не препятствует выдаче сертификата эксплуатанта

ВС, но требует устранения в срок не более шести месяцев с даты утверждения акта сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации.

593. Утвержденный акт сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации направляется заявителю. Копия этого акта хранится в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации.

594. Несоответствия категории «2» и «3» включаются в план мероприятий по устранению несоответствий, который утверждает эксплуатант ВС и предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации на согласование.

Специально уполномоченному органу в области гражданской авиации необходимо:

оценить предложенный заявителем план мероприятий по устранению несоответствий и, если корректирующие действия, указанные в нем, достаточны для устранения, согласовать предложенный план мероприятий по устранению несоответствий;

по истечении срока устранения несоответствия (несоответствий) категории «2» и в зависимости от характера выявленного несоответствия специально уполномоченный орган в области гражданской авиации по истечении трех месяцев может продлить срок устранения несоответствий при условии удовлетворительного выполнения корректирующих действий, указанных в плане мероприятий по устранению несоответствий.

Если заявитель не предоставил план мероприятий по устранению несоответствий, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации может отказать в выдаче сертификата эксплуатанта ВС.

595. На основании утвержденного акта сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации, предоставленного заявителем письменного подтверждения об устранении выявленных несоответствий категории «1», повторно обнаруженных несоответствий категории «2» и согласованного плана мероприятий по устранению несоответствий оформляется комплексное заключение по результатам сертификации по форме согласно приложению 40, которое утверждается руководителем специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

596. После выполнения мероприятий, предусмотренных планом по устранению несоответствий, эксплуатант ВС предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации информацию об устранении несоответствия с приложением подтверждающей документации.

Заявитель обеспечивает своевременное информирование специально уполномоченного органа в области гражданской авиации о соблюдении сроков устранения несоответствий, указанных в плане мероприятий по устранению несоответствий.

597. После утверждения комплексного заключения по результатам сертификации производится оформление сертификата эксплуатанта ВС по форме согласно приложению 41 и соответствующих эксплуатационных спецификаций к сертификату эксплуатанта ВС по форме согласно приложению 42 с последующей выдачей их заявителю.

598. В сертификате эксплуатанта ВС указываются дата его выдачи и дата истечения срока действия.

599. Причинами отказа заявителю в выдаче сертификата эксплуатанта ВС являются:

несоответствие заявителя сертификационным требованиям;

наличие обоснованного отрицательного заключения по результатам этапа инспекции и демонстрации заявителя.

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

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

ГЛАВА 53
ПРОЦЕДУРА ПОДГОТОВКИ И ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТА ВС ДЛЯ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СЕРТИФИКАТА ЭКСПЛУАТАНТА ВС

600. Продление срока действия сертификата эксплуатанта ВС зависит от соблюдения эксплуатантом ВС требований в отношении организационной структуры, метода управления и контроля за производством полетов, программ подготовки авиационного персонала, а также наземного и технического обслуживания, которые соответствуют характеру и объему полетов, оговоренных в сертификате эксплуатанта ВС и связанных с ним эксплуатационных спецификациях, которые оцениваются в процессе контроля за деятельностью эксплуатанта ВС специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

601. Эксплуатант ВС в случае намерения пройти процедуру сертификации для продления срока действия сертификата эксплуатанта ВС подает уведомление о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта ВС по форме согласно приложению 37 не позднее, чем за три месяца до окончания срока действия сертификата эксплуатанта ВС.

602. Эксплуатанту ВС при подаче уведомления о намерении прохождения процедуры сертификации для продления срока действия сертификата эксплуатанта ВС необходимо предоставить информацию по устранению несоответствий, выявленных при проведении процедуры предыдущей сертификации, с приложением подтверждающей документации.

603. Процедура сертификации по продлению срока действия сертификата эксплуатанта ВС проводится в порядке, предусмотренном настоящими Авиационными правилами для проведения процедуры получения сертификата эксплуатанта ВС.

При проведении процедуры сертификации несоответствия категории «2», обнаруженные повторно, повышаются до категории «1».

С учетом результатов контроля за деятельностью эксплуатанта ВС в межсертификационный период сроки проведения этапов процедуры сертификации решением председателя сертификационной комиссии могут быть сокращены.

Если председатель сертификационной комиссии сочтет необходимым проведение демонстрации летной эксплуатации ВС летным, кабинным экипажами при выполнении полета, заявителю необходимо подготовить план проведения такого полета с целью демонстрации способности эксплуатировать и обслуживать ВС и выполнять конкретные виды полетов. Решение председателя сертификационной комиссии о том, требуется ли проведение таких полетов, их количество и тип зависит от оценки возможностей эксплуатанта ВС.

604. По письменному заявлению эксплуатанта ВС руководитель специально уполномоченного органа в области гражданской авиации может продлить срок действия сертификата эксплуатанта ВС до трех месяцев с даты окончания срока действия.

Продление оформляется соответствующей записью на лицевой стороне сертификата эксплуатанта ВС, заверяется подписью руководителя специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и скрепляется печатью.

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

ГЛАВА 54
ПРОГРАММА ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ СОБЛЮДЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

605. Контроль за безопасностью полетов ВС и авиационной безопасностью в области гражданской авиации, проводимый в отношении обладателя сертификата

эксплуатанта ВС и его деятельности по осуществлению воздушных перевозок и авиационных работ на ВС (далее, если не установлено иное, – контроль безопасности), является неотъемлемой частью системы сертификации эксплуатанта ВС.

606. Работники специально уполномоченного органа в области гражданской авиации не выполняют контрольные функции, если их выполнение прямо или косвенно может привести к конфликту интересов.

607. Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации наделен полномочиями и ответственностью в отношении осуществления постоянного контроля безопасности в целях обеспечения соблюдения принятой безопасной практики и надлежащих процедур, способствующих обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности.

608. Специально уполномоченным органом в области гражданской авиации разрабатывается программа контроля с учетом специфики эксплуатантов ВС, сложности их деятельности, результатов предыдущих сертификаций, контрольной деятельности, оценки факторов риска.

Для планирования мероприятий программы контроля специально уполномоченным органом в области гражданской авиации применяется цикл, который не превышает 12 месяцев.

609. Цель программы контроля заключается в том, чтобы:

установить, что эксплуатанты ВС осуществляют полеты в соответствии с положениями эксплуатационных спецификаций, РПП, РРТО, Руководства по СУБП;

обеспечить, чтобы все изменения, вносимые в действующие эксплуатационные процедуры, авиационные правила, сертификат эксплуатанта ВС и эксплуатационные спецификации к нему, или изменения правил эксплуатации применялись на практике и находили свое отражение в соответствующих изменениях в РПП и РРТО;

обеспечить постоянное информирование руководителя специально уполномоченного органа в области гражданской авиации о текущей деятельности эксплуатантов ВС и соблюдении ими действующих требований эксплуатационных процедур и авиационных правил;

позволять руководителю специально уполномоченного органа в области гражданской авиации инициировать внесение изменений в эксплуатационные процедуры и авиационные правила, если результаты инспекционных проверок в рамках проводимого контроля указывают на то, что такие действия ведут к повышению уровня безопасности полетов;

установить, следует ли сертификат эксплуатанта ВС подтвердить, временно приостановить его действие, аннулировать или ввести ограничения в эксплуатационные спецификации эксплуатанта ВС;

оценить финансовые, экономические и юридические аспекты положения эксплуатантов;

осуществлять контроль за соблюдением законодательства при производстве полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом ВС на территории Республики Беларусь, и предпринимать соответствующие действия, в случае необходимости, для поддержания безопасности полетов.

610. На начальном этапе деятельности эксплуатанта ВС, получившего сертификат эксплуатанта ВС впервые, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации обращает внимание эксплуатанта ВС на любые выполняемые им действия, содержащие нестандартные процедуры, наличие неадекватных средств или оборудования или свидетельства неэффективного контроля за работой со стороны руководства.

Необходимо также тщательно изучать любые признаки, которые могут свидетельствовать о существенном ухудшении финансового положения эксплуатанта ВС, получившего сертификат эксплуатанта ВС впервые, к которым могут относиться:

задолженность перед республиканским и местными бюджетами, бюджетами государственных внебюджетных фондов;

высокая текучесть или значительное сокращение авиационного персонала эксплуатанта ВС;

несвоевременность выплаты заработной платы;

снижение уровня требований к безопасности полетов;

снижение уровня требований к подготовке авиационного персонала;

отказ эксплуатанту ВС в кредите, предоставлявшемся ранее;

снижение уровня технического обслуживания ВС;

нехватка материалов и запасных частей;

сокращение числа или снижение частоты коммерческих полетов;

продажа или передача кредиторам (арендодателям) ВС или других основных видов оборудования.

611. Программа контроля предусматривает обязательное изучение договоров аренды ВС и иных договоров эксплуатанта ВС в таких областях как техническое обслуживание ВС, подготовка авиационного персонала эксплуатанта ВС, пользование другими услугами сторонних организаций, необходимыми для выполнения требований безопасной эксплуатации ВС.

612. Должностные лица специально уполномоченного органа в области гражданской авиации удостоверяются, что заключенные эксплуатантом договоры аренды ВС, договоры на подготовку персонала, технического обслуживания ВС, приносят удовлетворительные результаты с точки зрения поддержания стандартов безопасности полетов.

613. На всех этапах осуществления программы контроля уровень возможностей и компетентности эксплуатанта ВС должен соответствовать тому, который требовался от него во время сертификации впервые или должен превышать его. Программа контроля позволяет дать всеобъемлющую и окончательную оценку сохраняемой компетентности эксплуатанта ВС.

614. В отчетной документации о проведенных инспекционных проверках дается оценка эффективности системы и процедур контроля безопасности для соблюдения эксплуатантом ВС сертификационных требований и его профессиональной квалификации в целом.

ГЛАВА 55
ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ЭКСПЛУАТАНТА ВС

615. Оценка экономического состояния эксплуатанта ВС осуществляется при проведении процедуры сертификации для:

получения сертификата эксплуатанта ВС;

продления срока действия сертификата эксплуатанта ВС.

616. Для оценки экономического состояния эксплуатанта ВС при проведении процедуры сертификации для получения сертификата эксплуатанта ВС заявителем в специально уполномоченный орган гражданской авиации предоставляется следующее:

выписка из банковского счета о наличии денежных средств;

бизнес-план (план деятельности) организации;

копии страховых полисов и договоров страхования.

617. Для оценки экономического состояния эксплуатанта ВС при проведении процедуры сертификации для продления срока действия сертификата эксплуатанта ВС специально уполномоченным органом в области гражданской авиации рассматривается следующее:

информация об отсутствии задолженности перед республиканским и местными бюджетами, бюджетами государственных внебюджетных фондов, а также по выплате о заработной платы;

информация о просроченной задолженности по кредитным договорам, заключенными с банками, открытым акционерным обществом «Банк развития Республики Беларусь» и другими финансовыми институтами;

копия финансовой отчетности (бухгалтерский баланс, отчет о прибылях и убытках, отчет о состоянии расчетов) за предыдущий отчетный период (первое полугодие, год);

копия аудиторского заключения к бухгалтерской отчетности за предыдущий отчетный период;

копии страховых полисов и договоров страхования.

618. По результатам изучения представленной информации, указанной в пунктах 616 и 617 настоящих Авиационных правил, работниками, проводившими изучение, составляется отчет.

ГЛАВА 56
ИНСПЕКЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА ЭКСПЛУАТАНТАМИ ВС

619. Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации осуществляет инспекционный контроль за выполнением эксплуатантами ВС сертификационных требований по организации, обеспечению и осуществлению коммерческих воздушных перевозок и (или) авиационных работ, соблюдением безопасности полетов путем проведения инспекционных проверок в соответствии с программой контроля, а также внеплановых инспекционных проверок.

Основаниями для проведения внеплановой инспекционной проверки являются ухудшение состояния безопасности полетов, ухудшение основных производственных и финансово-экономических показателей деятельности эксплуатанта ВС, возбуждение в отношении эксплуатанта ВС дела о несостоятельности или банкротстве, решение комиссии специально уполномоченного органа в области гражданской авиации по сертификации.

620. Эксплуатанты ВС обеспечивают необходимые условия для проведения инспекционного контроля работниками специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и (или) государственного учреждения «Авиационная инспекция», которые определены приказом для проведения инспекционных проверок (далее, если не установлено иное, – инспектор), в том числе допуск инспекторов на объекты и ВС, а также возможность проведения инспекционной проверки в полете.

621. Инспектор, осуществляющий инспекционный контроль уполномочен специально уполномоченным органом в области гражданской авиации на выполнение инспекционных проверок и имеет право:

проведения проверки документации, процедур и других материалов, касающихся вопросов сертификации;

копирования, фотографирования и фиксации иными способами нарушений в документации, описании эксплуатационных процедур и иных материалах эксплуатанта ВС, связанных с его эксплуатационной деятельностью;

требовать предоставления устных объяснений на месте проведения инспекционной проверки;

доступа к соответствующим помещениям, рабочим местам, эксплуатационным площадкам и транспортным средствам;

проводить аудиты, расследования, оценивать и проводить инспекции.

622. Области, охватываемые мероприятиями по контролю безопасности, аналогичны областям, рассматриваемым во время процесса сертификации.

Мероприятия по контролю безопасности включают оценку организации и управления деятельностью эксплуатанта ВС, системы управления безопасностью полетов, включая мониторинг полетных данных, средств, оборудования, технического обслуживания ВС, руководства полетами ВС и контроля за ними, мер по поддержанию на должном уровне квалификации летных экипажей ВС, правил безопасности перевозки пассажиров и грузов, подготовки авиационного персонала, ведения документации, платежеспособности эксплуатанта ВС, правил обеспечения авиационной безопасности.

Выявленные несоответствия при осуществлении мероприятий по контролю безопасности классифицируются в соответствии с категориями несоответствий, указанными в пункте 592 настоящих Авиационных правил.

623. Устанавливаются следующие виды инспекционных проверок деятельности эксплуатантов ВС и периодичность их проведения:

инспекционная проверка базовых объектов (включая представительства эксплуатанта ВС, в том числе при аэропортах) – не менее одного раза в год;

инспекционная проверка на перроне – не менее одного раза в три месяца;

инспекционная проверка на маршруте – не менее одного раза в три месяца для эксплуатантов ВС, выполняющих воздушные перевозки пассажиров, для остальных эксплуатантов ВС – не менее одного раза в шесть месяцев, для эксплуатантов ВС, выполняющих сезонные авиационные работы, – не менее одного раза в период выполнения авиационных работ;

инспекционная проверка пассажирских или грузовых кабин и работы бортпроводников или бортоператоров – не менее одного раза в три месяца для эксплуатантов ВС, выполняющих воздушные перевозки пассажиров, для остальных эксплуатантов ВС – не менее одного раза в шесть месяцев;

инспекционная проверка на аэродромах временного базирования, в том числе за рубежом – не менее одного раза в год.

Периодичность инспекционных проверок эксплуатанта ВС может быть изменена по решению специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, но не более, чем в два раза.

Инспекционные проверки эксплуатанта ВС могут быть объединены в рамках комплексной инспекционной проверки.

624. Эксплуатант ВС в течение трех рабочих дней письменно информирует специально уполномоченный орган в области гражданской авиации о принятых мерах по устранению несоответствий, выявленных при проведении:

инспекционных проверок эксплуатанта ВС;

перронных проверок в зарубежных аэропортах.

625. Инспекционная проверка базовых объектов эксплуатанта ВС проводится в центральном офисе и на аэродроме базирования эксплуатанта ВС, а также других объектах структурных подразделений эксплуатанта ВС, непосредственно связанных с производством и обеспечением полетов, обслуживанием ВС.

626. До проведения инспекционной проверки базовых объектов эксплуатанта ВС инспекторы изучают РПП, РРТО, включая инструкции эксплуатанта ВС по подготовке авиационного персонала. Необходимо известить руководство эксплуатанта ВС о дате начала проведения инспекционной проверки, представить инспекторский состав и разъяснить план проведения инспекционной проверки.

627. По результатам инспекционной проверки базовых объектов эксплуатанта ВС оформляется акт, который утверждается руководителем специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и направляется эксплуатанту ВС.

628. Инспекционная проверка на перроне проводится для общей оценки эксплуатации ВС в реальных условиях, эффективности используемых методов и процедур технической эксплуатации ВС и компетенции обслуживающего авиационного персонала.

Инспекционные проверки на перроне проводятся в пунктах вылета, прибытия, а также на промежуточных аэродромах посадки ВС. Инспекционная проверка на перроне иностранного ВС проводится в аэропортах Республики Беларусь.

629. Инспекционная проверка на перроне может производиться без предварительного уведомления эксплуатанта ВС и представляет собой выборочный контроль наличия на борту ВС и у членов экипажа ВС необходимой документации, контроль состояния ВС и процедур наземного обслуживания (полнота и качество выполнения технического обслуживания ВС, загрузки, заправки, расчета массы, центровки).

630. Инспекционная проверка на маршруте проводится в ходе выполнения полетов эксплуатанта ВС. Инспектор, выполняющий инспекционную проверку на маршруте, имеет образование по группе специальностей «Воздушный транспорт» и опыт летной эксплуатации ВС, задание на выполнение полетов по форме согласно приложению 43,

выданное специально уполномоченным органом в области гражданской авиации. При проведении инспекционной проверки на маршруте оцениваются действия экипажа ВС перед вылетом, в полете и после посадки.

631. Все инспекционные проверки на маршруте, в том числе с правом нахождения в кабине экипажа, проводятся без вмешательства инспектора в действия экипажа ВС таким образом, чтобы его действия не вызывали затруднений при выполнении экипажем ВС обязанностей в полете, снижению его бдительности в полете, созданию нервозной обстановки.

Опрос членов экипажа ВС с целью проверки знаний в процессе подготовки и выполнения полета не допускается.

632. Для проведения инспекционной проверки на маршруте, как правило, назначаются инспекторы, имеющие допуск и квалификацию применительно к типу ВС.

633. Инспекционная проверка на маршруте планируется заранее. Эксплуатант ВС информируется о назначенной инспекционной проверке.

Для проведения инспекционной проверки эксплуатант ВС включает инспектора(ов) в задание на выполнение полетов.

634. При проведении инспекционной проверки пассажирской или грузовой кабины и работы бортпроводников или бортоператоров оцениваются состояние оборудования салона (аварийно-спасательное оборудование, кресла, табло, бортовая кухня), уровень подготовки и действия бортпроводников или бортоператоров в штатной обстановке, их знания по действиям в аварийной обстановке.

635. Инспекционная проверка пассажирской или грузовой кабины и работы бортпроводников или бортоператоров проводится в соответствии с заданием на проверку.

Инспекционная проверка пассажирской или грузовой кабины и работы бортпроводников или бортоператоров проводится в порядке, предусмотренном настоящими Авиационными правилами для проведения процедуры демонстрации летной эксплуатации в ходе сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации.

636. Инспекционная проверка на аэродромах временного базирования, в том числе за рубежом, проводится в соответствии с заданием на проверку по направлениям инспекционной проверки базовых объектов эксплуатанта ВС.

637. Эксплуатант ВС обеспечивает авиационный персонал представительств в аэропортах и наземный обслуживающий авиационный персонал РПП, РРТО и другими руководящими документами.

638. В зависимости от характера и повторяемости нарушений, выявленных при инспекционных проверках, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации принимает решение о введении ограничений в эксплуатационные спецификации, приостановлении действия или отзыве и аннулировании сертификата эксплуатанта ВС, устанавливает сроки устранения нарушений и формы контроля за исполнением решения (очередная плановая или внеплановая инспекционная проверка, предоставление эксплуатантом ВС в письменной форме информации об устранении).

При принятии решения о введении ограничений в сертификат эксплуатанта ВС, требующих переоформления эксплуатационных спецификаций, эксплуатанту выдаются новые эксплуатационные спецификации.

При принятии решения о приостановлении действия сертификата эксплуатанта ВС эксплуатант ВС возвращает его и эксплуатационные спецификации в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации в течение пяти рабочих дней с даты принятия решения о приостановлении. В случае невыполнения требования по возврату – сертификат эксплуатанта ВС аннулируется.

639. Если в течение установленного срока эксплуатант ВС не устранит выявленные недостатки, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации принимает решение о введении дополнительных эксплуатационных ограничений, приостановке действия или отзыве и аннулировании сертификата эксплуатанта ВС.

640. В случае нарушения эксплуатантом ВС условий и ограничений, оговоренных в эксплуатационных спецификациях, при выявлении фактов нарушения или

несоблюдения эксплуатантом ВС правил производства и обеспечения полетов, влияющих на безопасность полетов и авиационную безопасность, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации может ввести ограничения в действие эксплуатационных спецификаций, приостановить действие сертификата эксплуатанта ВС на срок до шести месяцев.

Основанием ограничения действия эксплуатационных спецификаций и приостановки действия сертификата эксплуатанта ВС является:

нарушение законодательства по использованию воздушного пространства и при осуществлении деятельности в области авиации;

нарушение требований, содержащихся в эксплуатационных спецификациях;

выполнение полетов на неисправном ВС, с недействительным сертификатом летной годности или без документов, которые должны находиться на борту ВС;

эксплуатация ВС, двигателей, агрегатов ВС сверх установленных ресурсов и сроков службы, определенных разработчиком ВС;

допуск к выполнению полетов или обслуживанию авиационной техники лиц из числа авиационного персонала, не имеющих специальной подготовки и (или) соответствующего свидетельства авиационного персонала;

нарушение эксплуатантом ВС норм полетного, рабочего времени и времени отдыха экипажей ВС;

выполнение полета ВС с неполным составом летного экипажа (составом летного экипажа, меньше минимально установленного руководством по эксплуатации ВС);

невыполнение требований к деятельности по сбору, обработке и анализу полетной информации;

авиационное происшествие с ВС эксплуатанта ВС;

нарушение правил организации, обеспечения и производства полетов, приведшее к авиационному происшествию;

нарушение порядка поддержания и повышения квалификации членов летного и кабинного экипажей ВС;

сокрытие событий, угрожающих безопасности полетов и подлежащих расследованию;

внесение изменений в конструкцию ВС, снижающих уровень безопасности полетов;

перевозка пассажиров, авиационного персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортовых запасов, не прошедших предполетный досмотр;

нарушение эксплуатационных ограничений по перевозке пассажиров, багажа или грузов (сверхнормативная загрузка пассажирской или грузовой кабины ВС);

невыполнение эксплуатантом ВС указаний специально уполномоченного органа в области гражданской авиации по устранению выявленных инспекционной проверкой несоответствий в установленные пунктами 592 и 594 настоящих Авиационных правил сроки;

получение сертификата эксплуатанта ВС или специальных разрешений, указанных в эксплуатационных спецификациях, путем предоставления недостоверных доказательных документов;

возбуждение в отношении эксплуатанта ВС дела о несостоятельности или банкротстве.

Возобновление действия приостановленного сертификата эксплуатанта ВС осуществляется после устранения недостатков, повлекших приостановление его действия, в согласованный со специально уполномоченным органом в области гражданской авиации срок. При этом сертификат эксплуатанта ВС возвращается эксплуатанту ВС.

641. Сертификат эксплуатанта ВС может быть отозван и аннулирован в случаях:

ликвидации эксплуатанта ВС;

если в течение шести месяцев после истечения срока действия сертификата эксплуатант ВС не предоставил уведомление о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта ВС;

если не устранены в установленные пунктами 592 и 594 настоящих Авиационных правил сроки несоответствия категории «2», выявленные при проведении сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации.

642. При отзыве и аннулировании сертификата эксплуатант ВС выполняет следующие требования:

немедленно прекращает работы, оговоренные в эксплуатационных спецификациях;

извещает своих заказчиков об аннулировании сертификата эксплуатанта ВС;

возвращает в десятидневный срок сертификат эксплуатанта ВС в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации с даты принятия решения об аннулировании сертификата эксплуатанта ВС.

Восстановление аннулированного сертификата эксплуатанта ВС не производится.

643. Эксплуатант ВС, у которого был аннулирован сертификат эксплуатанта ВС, может инициировать процедуру проведения сертификации для получения сертификата эксплуатанта ВС, планирующего выполнение воздушных перевозок и (или) авиационных работ, в порядке, определенном настоящими Авиационными правилами.

РАЗДЕЛ VIII
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС, ОТНОСЯЩИМСЯ К АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

ГЛАВА 57
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

644. Требования настоящего раздела применяются к ВС (самолет, вертолет, планер, свободный аэростат), относящимся к гражданской авиации общего назначения.

Эксплуатантами ВС, относящимися к гражданской авиации общего назначения, полеты в воздушном пространстве других государств выполняются в соответствии с перечнем специальных разрешений для авиации общего назначения по форме согласно приложению 44 и при наличии соответствующих разрешений на использование воздушного пространства от уполномоченных органов в области авиации этих государств. Для получения специальных разрешений эксплуатантам ВС необходимо подать в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации заявку в произвольной форме.

При выполнении полетов в контролируемом воздушном пространстве класса С ВС должны быть оборудованы обзорным ответчиком вторичной радиолокации, передающим данные о барометрической высоте, либо иным типом радиолокационного ответчика.

645. При осуществлении полетов командир ВС авиации общего назначения:

645.1. для поддержания высокого уровня безопасности полетов обеспечивает:

безопасность ВС, всех членов экипажа, пассажиров и груза на борту во время эксплуатации ВС;

начало, продолжение, прекращение или изменение полета в интересах безопасности полетов;

соблюдение всех эксплуатационных процедур, инструкций и контрольных карт, указанных и руководстве по эксплуатации ВС при подготовке и выполнении полета;

соблюдение всех эксплуатационных ограничений перед началом полета, а именно – ВС имеет действующий сертификат летной годности и подготовлено к предстоящему полету, ВС должным образом зарегистрировано, инструменты и оборудование, необходимые для выполнения полета, установленные на ВС пригодны для эксплуатации, за исключением случаев, когда разрешена эксплуатация с неработающим оборудованием согласно MEL, если применимо, масса и центровка ВС соответствуют требованиям, определенным в документации по летной годности ВС, весь багаж и ручная кладь, а также весь груз должным образом загружены, закреплены и безопасно расположены на борту ВС, эксплуатационные ограничения ВС, определенные руководством по эксплуатации ВС, не будут превышены в течение всего полета, каждый член летного экипажа имеет

действующее свидетельство авиационного персонала, отвечающее требованиям авиационных правил, регулирующих порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации, у каждого члена летного экипажа отсутствует перерыв в полетах, он имеет надлежащую квалификацию и подготовку, навигационная база данных, необходимая для выполнения полетов с PBN, пригодна и актуальна;

отказ от выполнения полета в случаях, если любой член экипажа не в состоянии выполнять свои обязанности из-за травмы, усталости, приема лекарственных препаратов, болезни, утомления или находится в состоянии алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ;

отказ от продолжения полета за пределы ближайшего аэродрома или посадочной площадки с допустимыми метеорологическими условиями, если работоспособность любого члена экипажа для выполнения обязанностей ухудшилась из-за усталости, болезни или недостатка кислорода;

решение о выполнении полета ВС в соответствии с перечнем отклонений от CDL или MEL, если применимо;

запись эксплуатационных данных и всех выявленных недостатков (дефектов ВС) в конце полета (или серии полетов) в бортовом журнале ВС;

исключение случаев намеренного отключения или выключения бортовых регистраторов во время полета;

в случае события, отличного от авиационного происшествия или серьезного инцидента, о котором необходимо информировать эксплуатанта ВС и (или) соответствующий компетентный орган, исключение случаев намеренного стирания записей бортовых регистраторов;

в случае авиационного происшествия или инцидента либо, если орган, проводящий расследование, распорядился сохранить записи бортовых регистраторов, исключение случаев намеренного стирания (уничтожения, повреждения) записей бортовых регистраторов;

после завершения полета были немедленно отключены бортовые регистраторы и приняты меры для сохранения записей бортовых регистраторов перед покиданием кабины летного экипажа;

645.2. вправе отказать в перевозке (высадить) любого лица, багажа или груза, которые могут представлять потенциальную угрозу безопасности ВС или пассажирам на борту ВС;

645.3. безотлагательно сообщает в службу ОВД в случае возникновения опасных метеорологических условий или условий полета, которые могут угрожать безопасности полета других ВС;

645.4. в случае возникновения чрезвычайной ситуации в полете, которая требует немедленного решения, предпринимает все действия, которые он считает необходимыми в данных обстоятельствах в интересах безопасности полета. В таких случаях командир ВС может не соблюдать правила эксплуатационных процедур и служебных методик для обеспечения безопасности полетов;

645.5. незамедлительно предоставляет в специально уполномоченный орган в области гражданской авиации сообщение в отношении любого акта незаконного вмешательства и, при нахождении на территории другого государства, информирует уполномоченный орган в области авиации этого государства;

645.6. немедленно уведомляет ближайший полномочный орган о любом происшествии с ВС, которое привело к серьезным травмам или смерти любого человека или к значительному повреждению ВС или имущества;

645.7. передает специальное донесение с борта ВС (AIREP), если фактическая эффективность торможения на ВПП не соответствует сообщенной органом УВД эффективности торможения.

646. Командир свободного аэростата в дополнение к требованиям, изложенным в пункте 645 настоящих Авиационных правил:

организовывает предполетную подготовку лиц, которые оказывают помощь во время наполнения и скачивания оболочки свободного аэростата;

исключает курение на свободном аэростате или в месте нахождения свободного аэростата;

убеждается, чтобы лица, которые оказывают помощь во время наполнения и скачивания оболочки были одеты в соответствующую защитную форму.

647. Командир ВС знает и соблюдает, а также обеспечивает знание и исполнение членами экипажа ВС законодательства тех государств, на территории которых осуществляется эксплуатация ВС, а также имеющих отношение к используемым аэродромам или посадочным площадкам соответствующей аэронавигационной инфраструктуры.

648. Эксплуатант ВС для выполнения руления ВС устанавливает процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации ВС и повышения безопасности на ВПП и обеспечивает, чтобы управление ВС при рулении в зоне движения аэродрома осуществлялось лицом, которое:

является квалифицированным пилотом;

было назначено эксплуатантом ВС и было подготовлено к выполнению руления ВС в рабочей зоне аэродрома, к ведению радиосвязи, получило инструкции по плану аэродрома, маршрутам движения, знакам, разметке, аэродромному освещению, а также сигналам, инструкциям, фразеологии и процедурам, которыми пользуются для УВД, было способно выполнять эксплуатационные стандарты, которые требуются для обеспечения безопасного движения самолетов на аэродроме.

649. Эксплуатант ВС обеспечивает, чтобы запуск двигателя(ей) и раскрутка несущего винта вертолета для целей выполнения полета осуществлялись только квалифицированным пилотом или экипажем, которым руководит квалифицированный пилот.

650. Эксплуатант ВС принимает все необходимые меры для предотвращения использования портативных электронных устройств на борту ВС, если это может негативно сказаться на функционировании систем и оборудования ВС.

651. За исключением случая, когда ВС выполняет посадку и взлет на одном и том же аэродроме (посадочной площадке), эксплуатант ВС в любое время должен быть готов предоставить центрам координации спасательных операций информацию об имеющемся аварийно-спасательном оборудовании на ВС.

652. Эксплуатанту ВС при выполнении полета ВС необходимо:

652.1. обеспечить наличие на борту каждого ВС следующих документов, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами 652.2 и 652.3 настоящего пункта:

руководство по эксплуатации ВС;

регистрационное удостоверение;

сертификат летной годности ВС;

сертификат по шуму на местности, если применимо;

перечень специальных разрешений для авиации общего назначения, если применимо;

разрешение на бортовое радиооборудование, если применимо;

страховые полисы: членов экипажа, инженерно-технического персонала, ВС; ответственности перед третьими лицами, если применимо;

бортовой журнал ВС;

MEL или CDL, если применимо;

NOTAM, сборники аэронавигационной информации и информационной документации службы аэронавигационной информации;

детализированный ATS FPL, если применимо;

действующие аэронавигационные карты маршрута предполагаемого полета и всех маршрутов, по которым полет рационально может быть изменен;

процедуры и визуальные информационные сигналы для использования перехватывающими и перехваченными ВС;

метеорологическая информация;

соответствующие свидетельства авиационного персонала на каждого члена экипажа;

652.2. документы, указанные в абзацах третьем–девятом подпункта 652.1 настоящего пункта, могут храниться на аэродроме или посадочной площадке в случаях:

выполнения ВС взлетов и посадок на одном и том же аэродроме (посадочной площадке);

нахождения ВС в пределах расстояния до аэродрома или посадочной площадки или зоны, определяемых специально уполномоченным органом в области гражданской авиации;

652.3. при выполнении полетов на свободных аэростатах или планерах документация, указанная в абзацах третьем–одиннадцатом подпункта 652.1 настоящего пункта, может перевозиться в сопровождающем транспортном средстве.

ГЛАВА 58
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ ВС АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

653. Эксплуатант ВС или командир ВС используют только аэродромы и посадочные площадки, которые соответствуют типу ВС и виду планируемой эксплуатации ВС.

654. Эксплуатант ВС или командир ВС при выборе запасного аэродрома и запаса топлива рассматривают аэродром как изолированный, если время полета до ближайшего запасного аэродрома пункта назначения превышает:

для самолетов с поршневыми двигателями – 60 минут;

для самолетов с газотурбинными двигателями – 90 минут.

655. Эксплуатант ВС или командир ВС устанавливают эксплуатационные минимумы аэродрома для каждого планируемого к использованию аэродрома вылета, аэродрома пункта назначения или запасного аэродрома с учетом следующего:

655.1. эксплуатационные минимумы аэродрома обеспечивают выполнение захода на посадку, исключающего столкновение ВС с местностью и (или) препятствиями, снижают риск потери визуальных ориентиров во время визуального полета при заходе на посадку по приборам;

655.2. при выборе эксплуатационных минимумов аэродрома эксплуатант ВС или командир ВС принимают во внимание тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости ВС, состав, квалификацию и опыт летного экипажа, размеры и характеристики ВПП и FATO, которые могут быть выбраны для использования, надежность и эффективность имеющихся визуальных и невизуальных наземных средств, имеющееся на борту ВС оборудование для навигации и (или) контроля траектории полета при взлете, заходе на посадку, маневре выравнивания, посадки, ухода на второй круг, препятствия в зонах подхода, захода на посадку, ухода на второй круг и набора высоты, которые необходимы для выполнения действий в нештатных ситуациях, высоту пролета над препятствиями при выполнении захода на посадку по приборам, наличие метеорадиолокатора на борту ВС, технику пилотирования на конечном этапе захода на посадку;

655.3. минимумы аэродрома для конкретного типа захода на посадку и схемы посадки используются только при условии выполнения следующего:

наземное оборудование, необходимое для намеченной процедуры, находится в исправном состоянии;

бортовые системы, которые необходимы для выполнения данного типа захода на посадку, находятся в исправном состоянии;

ВС исправно и соответствует летно-техническим характеристикам;

пилот имеет соответствующую квалификацию.

656. Эксплуатант ВС или командир ВС при определении эксплуатационных минимумов аэродрома по NPA, APV, CAT I руководствуются следующим:

656.1. DH, которая будет использоваться для NPA, выполняемого с CDFA, схемы захода на посадку с APV и захода на посадку CAT I имеет значение не менее, чем наибольшая из величин:

минимальной высоты, на которой может использоваться средство захода на посадку без необходимых визуальных ориентиров;

высоты пролета над препятствиями для конкретной категории ВС;

табличной величины высоты принятия решения о заходе на посадку, если применимо;

системных минимумов согласно приложению 31;

минимальной высоты принятия решения в руководстве по эксплуатации ВС, если такой параметр там указан;

656.2. MDH для NPA без использования маневра CDFA имеет значение не менее, чем наибольшая из величин:

высоты пролета над препятствиями для конкретной категории ВС;

величин системных минимумов согласно приложению 31;

MDH, определенной в руководстве по эксплуатации ВС, если такой параметр там указан.

657. Эксплуатант ВС или командир ВС при определении эксплуатационных минимумов аэродрома для выполнения захода по кругу руководствуется следующим:

657.1. величина MDH при выполнении захода по кругу самолетов имеет значение не менее, чем наибольшая из величин:

ОСН для этой категории ВС;

минимальной высоты для выполнения захода по кругу;

DH/MDH предыдущей процедуры захода на посадку по приборам;

значения величин MDH и минимальной видимости для выполнения захода по кругу в зависимости от категории самолетов согласно приложению 32;

657.2. величина минимальной видимости для полетов самолетов по кругу имеет значение не менее, чем наибольшая из величин:

видимости при полете по кругу для конкретной категории ВС, если значение видимости определено государством аэродрома;

значения величин MDH и минимальной видимости для выполнения захода видимости согласно приложению 32;

RVR (CMV) предыдущей процедуры точного захода на посадку.

658. Эксплуатант ВС или командир ВС при определении эксплуатационных минимумов для эксплуатации вертолетов при заходе по кругу в прибрежной зоне учитывают, что MDH составляет не менее 250 футов, а метеорологическая видимость – не менее 800 метров.

659. Эксплуатант ВС или командир ВС при определении процедур вылета и захода на посадку руководствуются следующим:

659.1. используются процедуры вылета и захода на посадку, установленные государством аэродрома, если такие процедуры утверждены для данной ВПП или FATO;

659.2. командир ВС может отклониться от утвержденного маршрута вылета, прибытия или от процедуры захода на посадку:

при условии соблюдения критериев пролета препятствий, полного учета условий эксплуатации и выполнения всех указаний службы УВД;

в случае радиолокационного наведения службой УВД.

660. В случаях, если для выполнения полета требуется PBN, эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают, чтобы:

соответствующая навигационная спецификация на выполнение полетов с PBN была указана в руководстве по эксплуатации ВС или в другом документе, который был утвержден специально уполномоченным органом в области гражданской авиации в рамках оценки летной годности;

ВС эксплуатировалось в соответствии с применимой навигационной спецификацией и ограничениями в руководстве по эксплуатации ВС или иного документа, который был утвержден специально уполномоченным органом в области гражданской авиации в рамках оценки летной годности.

661. Эксплуатант ВС или командир ВС устанавливают соответствующие эксплуатационные процедуры минимизации влияния авиационного шума, с обеспечением при этом приоритета безопасности полетов над снижением шума.

662. Эксплуатант ВС или командир свободного аэростата устанавливают процедуры для минимизации влияния шума, который создается тепловой системой свободного аэростата, при одновременном обеспечении приоритета безопасности полетов над снижением шума.

663. Эксплуатант ВС или командир самолета при расчете заправки топливом руководствуются следующим:

663.1. начинать полет можно только в том в случае, если самолет имеет на борту достаточный запас топлива и масла:

при выполнении полетов по VFR днем, выполняя взлет и посадку на одном и том же аэродроме или посадочной площадке и оставаясь на дистанции видимости от такого аэродрома или посадочной площадки, для полета по намеченному маршруту, и далее для полета на крейсерской высоте в течение времени не менее, чем 10 минут, либо для времени полета до аэродрома пункта назначения и далее для полета на крейсерской высоте в течение времени не менее, чем 30 минут, ночью для времени полета до аэродрома пункта назначения и далее для полета на крейсерской высоте в течение времени не менее, чем 45 минут;

при выполнении полетов по IFR, если запасной аэродром не нужен, для времени полета до аэродрома пункта назначения и далее для полета на крейсерской высоте в течение времени не менее, чем 45 минут, либо если запасной аэродром нужен, для времени полета до аэродрома пункта назначения, далее до указанного запасного аэродрома и полета на крейсерской высоте в течение времени не менее, чем 45 минут;

663.2. при расчете количества топлива необходимого, в том числе на случай непредвиденных обстоятельств, учитываются следующие факторы:

прогнозируемые метеорологические условия;

ожидаемые изменения маршрутов органами УВД и возможные задержки движения;

процедуры в случае разгерметизации или отказа одного двигателя во время полета, если применимо;

любые другие факторы, которые могут задержать посадку самолета или повысить расход топлива и (или) масла;

663.3. в полете разрешается, при необходимости, внесение изменений ATS FPL с целью перепланирования полета в другой пункт назначения при условии, что все требования будут соблюдены начиная с точки перепланирования полета.

664. Эксплуатант ВС или командир вертолета при расчете заправки топливом руководствуются следующим:

664.1. начинать полет можно при условии, что вертолет имеет на борту достаточный запас топлива и масла:

664.1.1. при выполнении полетов по VFR для полета до аэродрома или посадочной площадки назначения и далее для полета при наилучшем соотношении дальности и высоты полета в течение времени не менее, чем 20 минут;

664.1.2. при выполнении полетов по IFR:

если запасной аэродром не нужен, либо нет подходящего с точки зрения метеорологических условий аэродрома – для полета до аэродрома или посадочной площадки пункта назначения и далее для полета в зоне ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) над аэродромом или посадочной площадкой пункта назначения в МСА в течение времени не менее, чем на 30 минут полета и после этого для выполнения захода на посадку и посадки;

если запасной аэродром необходим – для выполнения полета и выполнения захода на посадку и ухода на второй круг на аэродроме или посадочной площадке пункта назначения, далее для полета к указанному запасному аэродрому и полета в течение 30 минут в зоне ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) над аэродромом или посадочной площадкой пункта назначения в МСА и после этого для выполнения захода на посадку и посадки;

664.2. при расчете необходимого количества топлива, включая запас на случай непредвиденных обстоятельств, учитываются прогнозируемые метеорологические условия, эксплуатационные условия, в которых будет выполняться полет, ожидаемые изменения маршрутов органами УВД и возможные задержки движения, процедуры в случае отказа одного двигателя во время полета, если применимо, любые другие факторы, которые могут вызвать увеличение времени полета до посадки вертолета или повысить расход топлива и (или) масла;

664.3. в полете разрешается, при необходимости, внесение изменений ATS FPL с целью перепланирования полета в другой пункт назначения при условии, что все требования будут соблюдены начиная с точки перепланирования полета.

665. Командир свободного аэростата может начать полет только в случае, если запас топлива или балласта на борту свободного аэростата является достаточным для 30 минут полета.

Расчет запаса топлива или балласта основывается, как минимум, на следующих условиях выполнения полета:

данных, предоставленных производителем свободного аэростата;

прогнозируемых метеорологических условиях;

процедурах и ограничениях, установленных поставщиком аэронавигационных услуг.

666. Командир ВС обеспечивает проведение инструктажа пассажиров по аварийному оборудованию и процедурам применения такого оборудования до или, при необходимости, во время полета.

667. Полет не начинается до тех пор, пока не будет документально удостоверено, что командир ВС удовлетворен результатами предполетной подготовки, подтверждающими, что все оборудование, включая средства связи и навигационные средства, которые необходимы для выполнения полета и обеспечения безопасной эксплуатации ВС, соответствуют запланированному полету.

Командиру ВС, принимающему решение о соответствии средств и служб на аэродроме предполагаемого полета, следует оценить уровень риска для безопасности полетов, связанного с типом ВС и характером полета, исходя из наличия аварийно-спасательных и противопожарных служб (RFFS).

Перед началом полета командир ВС изучает всю имеющуюся метеорологическую информацию, относящуюся к запланированному полету. Подготовка к полетам на максимальное расстояние от места вылета, а также подготовка к каждому полету по IFR включает:

изучение и анализ имеющихся метеорологических сводок и прогнозов;

планирование запасного маршрута в случае, если из-за метеорологических условий полет невозможно будет завершить по запланированному маршруту.

668. Эксплуатант ВС или командир ВС при выборе запасных аэродромов при эксплуатации самолетов по IFR определяют в плане полета, как минимум, один запасной аэродром пункта назначения, который пригоден с точки зрения метеорологических условий, за исключением случаев, когда:

668.1. доступные метеорологические данные указывают на то, что для периода времени от одного часа до и до одного часа после расчетного времени прибытия или от фактического времени вылета до одного часа после расчетного времени прибытия в зависимости от того, какой период является наименьшим, подход и посадка может быть выполнена в VMC;

668.2. аэродром запланированной посадки является изолированным, при этом:

668.2.1. для аэродрома предусмотрена схема захода на посадку по приборам;

668.2.2. определен рубеж ухода;

668.2.3. полет на аэродром пункта назначения после рубежа ухода может быть продолжен только тогда, когда имеющаяся метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия:

нижняя граница облачности не менее, чем на 300 метров (1000 футов) больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость составляет не менее 5,5 км или на 4 км больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам.

669. Эксплуатант ВС или командир ВС при выборе запасных аэродромов при эксплуатации вертолетов по IFR определяют в плане полета, как минимум, один запасной аэродром пункта назначения, который пригоден с точки зрения метеорологических условий, за исключением случаев, когда:

669.1. для аэродрома пункта назначения предусмотрена схема захода на посадку по приборам. Имеющаяся метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия или от фактического времени вылета до двух часов после расчетного времени прибытия в зависимости от того, какой период является меньшим:

нижняя граница облачности не менее, чем на 120 метров (400 футов) больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость не менее, чем на 1500 метров больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

669.2. аэродром или посадочная площадка запланированной посадки являются изолированными, при этом:

669.2.1. для аэродрома запланированной посадки предусмотрена схема захода на посадку по приборам;

669.2.2. имеющаяся фактическая метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия:

нижняя граница облачности не менее, чем на 120 метров (400 футов) больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость не менее, чем на 1500 метров больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

669.2.3. определен рубеж возврата в случае нахождения места назначения в открытом море.

670. Эксплуатант ВС или командир ВС убеждаются в доступности необходимых средств для навигации и посадки по приборам на аэродроме пункта назначения или на любом запасном аэродроме в случае невозможности выполнения запланированного захода на посадку и посадки.

671. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении операций, связанных заправкой или скачиванием топлива, при посадке или высадке пассажиров руководствуется следующим:

671.1. не допускается заправка ВС авиационным бензином (Avgas), высокооктановым топливом или смесью фракционных видов топлива с пассажирами на борту ВС, а также в процессе посадки и высадки пассажиров;

671.2. заправка ВС иными видами топлива не допускается, кроме случаев, когда заправка происходит под контролем командира ВС или другими лицами из числа квалифицированного авиационного персонала, которые будет готовы инициировать и управлять эвакуацией с ВС наиболее применимым и оперативным способом.

672. За исключением свободных аэростатов, перед взлетом и посадкой, а также во время руления и каждый раз, когда это считается необходимым в интересах безопасности, командир ВС убеждается, что каждый пассажир на борту находится в своем кресле (или спальном месте) с должным образом пристегнутым ремнем безопасности или системой фиксации.

673. Командир ВС запрещает курение на борту самолета или вертолета в случаях, если это необходимо в интересах безопасности, а также во время заправки ВС.

674. На борту планера или свободного аэростата курить запрещается.

675. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов ВС в различных метеорологических условиях учитывают следующее:

при выполнении полетов в VFR командир ВС может начинать взлет или продолжить полет только при условии, что последние полученные метеорологические данные указывают на то, что метеорологические условия на маршруте и на аэродроме пункта назначения в расчетное время прибытия будут равны или более применимых эксплуатационных минимумов VFR;

при выполнении полетов по IFR командир ВС может начинать взлет или продолжить полет на запланированный аэродром пункта назначения только при условии, если последние полученные метеорологические данные указывают на то, что в расчетное время прибытия метеорологические условия в пункте назначения или, как минимум, на одном из запасных аэродромов пункта назначения будут равны или более соответствующих применимых эксплуатационных минимумов аэродрома;

если маршрут содержит участки полета, выполняемые по VFR и по IFR, в соответствующих случаях применяются метеорологические данные, указанные в абзацах втором и третьем настоящего пункта.

676. Эксплуатант ВС или командир ВС перед выполнением полета, который планируется или ожидается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле может начинать взлет только в том случае, если ВС не имеет никаких загрязнений или отложений, которые могут негативно сказаться на летно-технических характеристиках и управляемости ВС, за исключением случаев, разрешенных руководством по эксплуатации ВС.

677. Эксплуатант ВС или командир ВС устанавливают порядок выполнения полетов в ожидаемых или фактических условиях обледенения с учетом следующего:

командир ВС может начинать взлет или выполнить полет в ожидаемых или фактических условиях обледенения только в том случае, если ВС оборудовано противообледенительной системой, ее эксплуатация осуществляется в соответствии с руководством по эксплуатации ВС данного типа ВС для полетов в таких условиях. Полеты в зонах обледенения на ВС, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, не допускаются;

при выполнении полета на сертифицированном для полетов в условиях обледенения ВС в случаях, когда интенсивность обледенения превышает допустимую для выполнения полетов на таком ВС, командир ВС немедленно покидает зону обледенения путем изменения высоты и (или) маршрута. Командир ВС сообщает в службу УВД о попадании в условия обледенения.

678. Командир самолета или вертолета перед началом взлета убеждается, что:

согласно полученной метеорологической информации условия на аэродроме или ВПП, а также состояние ВПП или FATO, которые ВС использует для выполнения данного маневра, соответствуют безопасному взлету и вылету;

будут соблюдены применимые эксплуатационные минимумы аэродрома;

самолет способен в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета или располагаемой ВПП, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока самолет не будет в состоянии выполнить требования, изложенные в подпункте 686.7 пункта 686 настоящих Авиационных правил.

679. Командир свободного аэростата перед началом взлета убеждается, что, согласно полученной информации, метеорологические условия на посадочной площадке или аэродроме соответствуют безопасному выполнению маневров взлета и вылета.

680. Командир ВС при перевозке пассажиров или грузов не имеет права имитировать, искусственно создавать:

аварийную обстановку или нештатные ситуации, которые требуют применения аварийных или нештатных процедур;

полет в IMC.

681. Командир ВС в полете постоянно контролирует, чтобы остаток топлива или балласта на борту свободных аэростатов был не менее количества топлива или балласта, необходимого для выполнения полета до пригодного по метеорологическим условиям аэродрома и с учетом требований, изложенных в пунктах 663 и 664 настоящих Авиационных правил.

682. Эксплуатант ВС или командир ВС при планировании использования дополнительного кислорода руководствуются следующим:

682.1. командир ВС обеспечивает, чтобы все члены летного экипажа, выполняющие обязанности на борту ВС, необходимые для безопасной эксплуатации ВС в полете, постоянно использовали дополнительный кислород, если он определяет, что на высоте планируемого полета может возникнуть нехватка кислорода, которая может привести к потере работоспособности членов экипажа, а также обеспечить доступность дополнительного кислорода пассажирам, если недостаток кислорода может нанести вред здоровью пассажиров;

682.2. в любом другом случае, когда командир ВС не может определить, как недостаток кислорода может повлиять на всех находящихся на борту ВС людей, он обеспечивает, чтобы:

все члены экипажа, выполняющие обязанности, необходимые для безопасной эксплуатации ВС в полете, пользовались дополнительным кислородом в течение любого периода времени, превышающего 30 минут, когда барометрическая высота в пассажирской кабине будет от 3050 метров (10000 футов) до 4000 метров (13000 футов);

все пассажиры пользовались дополнительным кислородом в течение любого периода времени, когда барометрическая высота на борту ВС будет более 4000 метров (13000 футов).

683. При обнаружении опасной близости земли членом летного экипажа или оповещении системой предупреждения о близости земли командир ВС немедленно выполняет корректирующие действия для восстановления безопасных условий полета.

684. Эксплуатант ВС при оборудовании ВС ACAS устанавливает эксплуатационные процедуры и программы подготовки, обеспечивающие надлежащий уровень обучения и умения летного экипажа эксплуатировать ACAS II.

685. Командир ВС перед началом выполнения захода на посадку убеждается, что согласно полученным метеорологическим данным, метеорологические условия на аэродроме и состояние ВПП или FATO не будут препятствовать безопасному выполнению захода на посадку, посадке или уходу на второй круг.

Заход на посадку не следует продолжать ниже 300 метров (1000 футов) над превышением аэродрома, если командир ВС не удостоверится, что в соответствии с имеющейся информацией о состоянии поверхности ВПП летно-технические характеристики самолета подтверждают, что может быть выполнена безопасная посадка.

686. Командир ВС при принятии решения на выполнение захода на посадку руководствуется следующим:

686.1. командир ВС может начать процедуру захода на посадку по приборам независимо от сообщенных данных RVR (VIS);

686.2. если сообщенные величины RVR (VIS) являются меньшими, чем применимые для минимума, заход на посадку не продолжается:

менее 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

на конечном этапе захода на посадку в случае, когда величина DA/H или MDA/H составляют более 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

686.3. если параметры RVR не являются доступными, они могут быть получены путем конвертации величин полученных параметров видимости;

686.4. если после пролета высоты 300 метров (1000 футов) над аэродромом сообщенная величина RVR (VIS) менее приемлемого минимума, заход на посадку может быть продолжен до DA/H или MDA/H;

686.5. заход на посадку может быть продолжен менее DA/H или MDA/H, а посадка может быть завершена при условии, если соответствующие визуальные ориентиры, применимые к типу захода на посадку на предполагаемую ВПП, на DA/H или MDA/H, были определены командиром ВС и установлен и поддерживается необходимый визуальный контакт с ориентирами;

686.6. величина RVR в зоне выполнения посадки всегда контролируется;

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

687. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении эксплуатации тепловых свободных аэростатов руководствуется следующим:

посадки ночью не допускаются, за исключением аварийных ситуаций;

разрешается выполнение взлета ночью только в случаях наличия достаточного количества топлива для полета с выполнением посадки днем.

688. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолета, оборудованного ACAS II, обеспечивает, чтобы каждый член летного экипажа прошел соответствующую подготовку для получения необходимой квалификации в области использования ACAS II.

ГЛАВА 59
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТУ ВС ДЛЯ СОБЛЮДЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ВС ПРИ ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ

689. Эксплуатанту ВС или командиру ВС необходимо учитывать все факторы, которые в значительной степени влияют на летно-технические характеристики самолета (масса, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, уклон ВПП, температура окружающего воздуха, ветер и состояние поверхности ВПП в ожидаемое время использования, наличие слякоти, воды и (или) льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов). Такие факторы учитываются непосредственно как эксплуатационные параметры или косвенно с помощью допусков или запасов, которые могут предусматриваться при установлении летно-технических характеристик или включаться во всеобъемлющие и подробные нормы летно-технических характеристик, в соответствии с которыми эксплуатируется данный самолет.

690. На любом этапе полета ВС, за исключением свободных аэростатов, загрузка, масса и положение центра тяжести ВС не должны превышать ограничения, приведенные в руководстве по эксплуатации ВС.

На борту ВС находятся схемы, списки, маркированные инструменты или их сочетание с перечнем указанных выше эксплуатационных ограничений, определенных руководством по эксплуатации ВС.

691. Эксплуатант ВС или командир ВС при определении массы ВС руководствуются следующим:

691.1. до начала эксплуатации ВС для получения его фактического веса определяется масса и центровка ВС путем взвешивания. Определение массы и центровки ВС осуществляется в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих деятельность по поддержанию летной годности ВС;

691.2. эксплуатант ВС определяет массу всех эксплуатационных элементов и членов экипажа, которые включены в величины массы не заправленного топливом ВС, путем

взвешивания или с помощью стандартных (табличных) значений масс, применяемых к эксплуатационным элементам и членам экипажа ВС, а также определяет влияние расположения таких элементов и лиц на центровку ВС. Для стандартных масс принято пользоваться такими величинами массы членов экипажа ВС:

85 кг, включая ручную кладь – для членов летного экипажа;

75 кг – для членов кабинного экипажа;

691.3. эксплуатант ВС или командир ВС устанавливает процедуры, с помощью которых определяется масса загрузки, включая балласт, путем:

взвешивания;

определения массы загрузки в соответствии со стандартными значениями массы пассажиров и багажа;

расчета массы пассажира на основе заявления каждого пассажира или заявления, сделанного от его имени, и добавления к этой величине заданной массы для учета ручной клади и одежды, когда общее количество пассажирских мест на борту ВС составляет менее 10 для самолетов и менее 6 для вертолетов;

691.4. стандартные значения массы пассажира с учетом массы ручной клади и младенцев на руках взрослого принимаются согласно приложению 45;

691.5. стандартные значения массы единицы багажа:

для самолетов с MOPSC 20 мест или более принимаются согласно приложению 46;

для вертолетов с MOPSC 20 мест и более стандартное значение составляет 13 кг;

691.6. для самолетов с MOPSC 19 мест или менее фактическая масса единицы багажа определяется путем взвешивания или расчетом на основе собственных заявлений пассажиров или заявлений, сделанных от их имени. При невозможности осуществления взвешивания используется минимальная стандартная масса багажа 13 кг;

691.7. эксплуатант ВС или командир ВС устанавливают процедуры определения массы топлива, используя фактическую плотность топлива или, если она неизвестна, плотность, рассчитанную в соответствии с методом, указанным в руководстве по эксплуатации ВС;

691.8. командир ВС отвечает за:

осуществление загрузки ВС под наблюдением квалифицированного авиационного персонала;

соответствие загрузки ВС данным расчета массы и центровки ВС;

691.9. эксплуатант ВС или командир ВС устанавливают процедуры, позволяющие соблюдать дополнительные конструктивные ограничения, такие как ограничения прочности пола, максимальная нагрузка на погонный или квадратный метр, максимальная масса на грузовой отсек и максимальное количество пассажирских мест;

691.10. эксплуатант ВС знает и применяет принципы и методы, применяемые при загрузке и в системе взвешивания и определения центровки, которые соответствуют требованиям, изложенным в подпунктах 691.1–691.5 настоящего пункта. Такая система охватывает все виды предстоящей эксплуатации ВС.

692. Эксплуатант ВС или командир ВС при подготовке данных по массе и центровке ВС и оформлении документации по массовым и центровочным данным ВС руководствуются следующим:

692.1. эксплуатант ВС или командир ВС устанавливают данные по массе и центровке и готовят документацию по массовым и центровочным данным ВС с указанием загрузки и ее распределения таким образом, чтобы не превышались ограничения по массе и центровке. Документация по массовым и центровочным данным ВС содержит следующие сведения:

регистрацию и тип ВС;

условное обозначение, номер и дату рейса, если применяется;

фамилию и инициалы командира ВС;

фамилию и инициалы лица, готовившего эту документацию;

сухую эксплуатационную массу и центровку ВС;

массу топлива во время взлета и запас топлива на полет;

массу расходных материалов, кроме топлива, если применяется;

составляющие загрузки, включая пассажиров, багаж, груз и балласт;

взлетную массу, посадочную массу и сухую массу ВС (без топлива);

диапазон центровок ВС;

предельные величины массы и центровки ВС;

692.2. если документация по массовым и центровочным данным ВС готовится с помощью компьютерной системы, эксплуатант ВС или командир ВС проверяют достоверность полученных данных;

692.3. если командир ВС не осуществлял контроль за загрузкой ВС, то лицо, осуществлявшее такой контроль, подтверждает своей подписью или ее эквивалентом, что загрузка и ее распределение соответствуют документации по массе и центровке. Командир ВС подтверждает правильность загрузки и ее распределение поставив свою подпись, либо иным способом в подготовленной документации;

692.4. эксплуатант ВС или командир ВС определяют процедуры контроля всех изменений в загрузке для обеспечения следующего:

любые изменения загрузки после завершения оформления документации по массовым и центровочным данным ВС вносятся в документацию по массовым и центровочным данным ВС;

в документации по массовым и центровочным данным ВС указаны максимальные изменения перед взлетом количества пассажиров и массы загрузки;

при превышении максимальных допустимого изменения количества пассажиров и массы загрузки подготовлена новая документация по массе и центровке.

693. В случаях, если распределение загрузки соответствует заранее рассчитанной балансной таблице или, если можно доказать, что для запланированной эксплуатации центровка может быть обеспечена в допустимых пределах независимо от реальной загрузки ВС, центровка может не указываться в документации по массе и центровке ВС.

694. Командир ВС может выполнять полет только в том случае, если летно-технические характеристики ВС соответствуют применимым правилам полетов и иным ограничениям, применимым к полету, использованию воздушного пространства или используемым аэродромам или посадочным площадкам с учетом точности имеющихся карт и схем.

695. Эксплуатант ВС или командир самолета обеспечивают, чтобы:

695.1. масса самолета перед вылетом не превышала ограничения по массе:

перед выполнением взлета с учетом требований, изложенных в пункте 696 настоящих Авиационных правил;

во время полета по маршруту с OEI с учетом требований, изложенных в пункте 697 настоящих Авиационных правил;

при посадке с учетом требований, изложенных в пункте 698 настоящих Авиационных правил, и ожидаемого уменьшения массы по мере продолжения полета и слива (сброса) топлива в полете;

695.2. взлетная масса самолета в начале взлета не превышала максимальной взлетной массы, определенной в руководстве по эксплуатации ВС для барометрической высоты, с поправкой на превышение аэродрома или посадочной площадки. Если такая взлетная масса используется как параметр для расчета максимальной взлетной массы, необходимо делать поправки на все имеющиеся местные метеорологические условия;

695.3. расчетная масса в расчетное время посадки на аэродроме пункта назначения, посадочной площадке или запасном аэродроме не превышала максимальную посадочную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС для барометрической высоты с поправкой на превышение аэродрома или ВПП. Если такая расчетная масса используется как параметр для расчета максимальной взлетной массы, необходимо делать поправки на все имеющиеся местные метеорологические условия.

696. Командир самолета перед выполнением взлета руководствуется следующим:

696.1. при определении максимальной взлетной массы командир самолета принимает во внимание, что:

расчетная взлетная дистанция не превышает TODA, причем свободная от препятствий дистанция не превышает половины имеющейся TORA;

дистанция разбега самолета не превышает TORA;

единственная величина V_1, указанная в руководстве по эксплуатации ВС, используется как для прерванного, так и для продолженного взлета;

на мокрой или загрязненной ВПП взлетная масса не превышает массу, которая разрешена для взлета с сухой полосы в аналогичных условиях;

696.2. командиру самолета в случае отказа двигателя во время взлета, за исключением самолетов, оборудованных турбовинтовыми двигателями и максимальная взлетная масса которых не превышает 5700 кг, необходимо:

прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета или ВПП;

продолжить взлет и пролететь над препятствиями по траектории полета с достаточным запасом высоты до момента, когда будут соблюдены требования, изложенные в пункте 697 настоящих Авиационных правил.

697. Командир ВС многодвигательного самолета в случае отказа одного двигателя в любой точке маршрута обеспечивает продолжение полета до пригодного аэродрома или ВПП на высоте не менее, чем минимальная ОСН.

698. Командир ВС обеспечивает, чтобы на любом аэродроме или посадочной площадке после безопасного пролета над препятствиями при выполнении маневра захода на посадку самолет имел возможность приземлиться и остановиться или, в случае гидросамолета, снизить скорость до достаточно низкой, в пределах необходимой посадочной дистанции. При этом обязательно осуществляются поправки на ожидаемые изменения при выполнении захода на посадку и посадки, если такие поправки не были сделаны заранее при составлении графика эксплуатационных данных.

ГЛАВА 60
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ

699. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении эксплуатации ВС обеспечивают соблюдение следующих требований в отношении приборов и оборудования, которыми оборудуются самолеты:

699.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются самолеты, соответствуют применимым требованиям к летной годности, если такие приборы и оборудование:

используются летным экипажем для управления ВС;

используются в соответствии требованиями, изложенными в пунктах 727 и 728 настоящих Авиационных правил;

установлены на самолете;

699.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 699.1 настоящего пункта, к следующим приборам и оборудованию, при наличии их на борту самолета, не применяются требования к летной годности, определяемые авиационными правилами, регулирующими деятельность по поддержанию летной годности гражданских ВС:

запасным предохранителям;

переносным портативным осветительным приборам;

хронометрам;

держателю навигационных карт;

комплекту первой помощи (FIRST AID KIT);

аварийно-спасательному и сигнальному оборудованию;

якорям и оборудованию для швартовки ВС;

системам безопасности для детей;

699.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на борту ВС, отвечают следующим требованиям:

данные, предоставляемые с помощью таких приборов, оборудования или устройств, не используются летным экипажем для соблюдения положений пунктов 727 и 728 настоящих Авиационных правил;

эти приборы, оборудование или устройства не оказывают влияния на летную годность самолета, даже в случае их отказов или неисправностей;

699.4. приборы, оборудование или устройства удобны в эксплуатации и легкодоступны с рабочего места любого члена летного экипажа, которому необходимо их использовать;

699.5. приборы, которые используются несколькими членами летного экипажа, располагаются таким образом, чтобы член летного экипажа, который их эксплуатирует, мог легко считывать их показания со своего рабочего места, почти не изменяя своего положения, в котором он обычно находится, смотря в направлении траектории полета;

699.6. все необходимое аварийно-спасательное оборудование должно быть доступным для немедленного использования.

700. Командиру ВС не допускается выполнение полета, если какой-либо из приборов, элементов оборудования или систем самолета, необходимых для запланированного полета, находятся в нерабочем состоянии или отсутствует, за исключением следующих случаев:

самолет эксплуатируется в соответствии с MEL, предоставленного эксплуатантом ВС, если применимо;

эксплуатант ВС получил разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на эксплуатацию самолета в соответствии с MMEL, если применимо;

самолет имеет разрешение на выполнение полетов в соответствии с применимыми требованиями к летной годности.

701. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают оснащение самолетов запасными электрическими предохранителями с номиналами, которые необходимы для обеспечения полной защиты бортовой электросети и предназначены для замены неисправных предохранителей.

702. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации самолетов ночью обеспечивают наличие и работоспособность следующего светотехнического оборудования самолетов:

системы огней для предотвращения столкновений;

навигационных (габаритных) огней;

посадочной фары;

системы освещения, которая питается от электрической бортовой системы и обеспечивает достаточное освещение всех приборов и оборудования, необходимого для безопасной эксплуатации самолета;

системы освещения, которая питается от электрической бортовой системы и обеспечивает освещение всех пассажирских кабин;

переносных независимых работоспособных осветительных приборов для каждого члена экипажа, которые легкодоступны для использования на рабочих местах каждого члена экипажа;

огней в соответствии с положениями МППСС-72, если самолет эксплуатируется как гидросамолет.

703. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации самолетов днем по VFR обеспечивают наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

703.1. средств для измерения и отображения:

магнитного курса;

времени в часах, минутах и секундах;

барометрической высоты;

воздушной скорости;

скольжения;

числа Маха, если скоростные ограничения выражаются числом Маха;

703.2. в дополнение к требованиям по оснащению приборами и оборудованием, изложенным в подпункте 703.1 настоящего пункта, для эксплуатации самолетов в VMC

над водной поверхностью вне видимости береговой черты или в VMC ночью или в условиях, когда самолет не может быть удержан на заданном курсе без использования одного или нескольких дублирующих приборов самолеты должны иметь:

средства для измерения и отображения поворота и скольжения, пространственного положения, вертикальной скорости, стабилизированного курса;

устройство для индикации нарушения (недостаточного, либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

устройство предотвращения сбоев в работе системы отображения воздушной скорости, которые возникают из-за образования конденсата или обледенения;

дополнительные отдельные средства отображения на рабочем месте второго пилота, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов, барометрической высоты, воздушной скорости, скольжения или поворота и скольжения, если применимо, пространственного положения, если применимо, вертикальной скорости, если применимо, стабилизированного курса, если применимо, числа Маха, если скоростные ограничения выражаются числом Маха.

704. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации самолетов по IFR или ночью обеспечивают наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

средств для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса, температуры наружного воздуха, числа Маха, если скоростные ограничения выражаются числом Маха;

устройств для индикации нарушения (недостаточного, либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

дополнительных отдельных средств отображения на рабочем месте второго пилота, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, пространственного положения стабилизированного курса, числа Маха, если скоростные ограничения выражаются числом Маха, в случае применения;

устройства для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, которые происходят из-за образования конденсата или обледенения;

резервного источника статического давления;

держателя навигационных карт, при его наличии, который располагается в удобном для считывания данных положении, и при использовании ночью обеспечен освещением;

независимого резервного средства измерения и отображения барометрической высоты;

резервного источника энергоснабжения, который является независимым от основной системы электроснабжения для обеспечения функциональной работы и освещения индикации системы пространственного положения в течение не менее 30 минут. Такая резервная система энергоснабжения включается в автоматическом режиме в случае полного отказа основной системы электроснабжения. При этом отображается соответствующая приборная индикация, которая сообщает о том, что индикатор системы пространственного положения работает от резервного источника.

705. Эксплуатант ВС или командир ВС могут осуществлять эксплуатацию самолетов по IFR, пилотируемых одним пилотом, только в том случае, если такие самолеты оборудованы автопилотом с режимом стабилизации, как минимум, высоты и курса.

706. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают оборудование GPWS самолетов с газотурбинными двигателями с МСТОМ более 5700 кг или с MOPSC более 9 мест.

В дополнение к требованиям, изложенным в части первой настоящего пункта, самолеты, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2011 г. или после этой даты, оборудуются GPWS с функцией оценки рельефа местности в направлении полета.

707. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают оборудование системой ACAS II самолетов с газотурбинными двигателями с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 19 мест.

708. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов ночью или по IMC в районах, где можно ожидать наличие гроз или других потенциально опасных метеорологических условий, которые в полете могут быть обнаружены бортовым метеорадиолокатором, обеспечивают оборудование метеорадиолокатором:

самолетов с гермокабиной;

самолетов без гермокабины с МСТОМ более 5700 кг;

самолетов без гермокабины с MOPSC более 9 мест.

709. Эксплуатант ВС или командир ВС могут осуществлять эксплуатацию самолетов в условиях ожидаемого или фактического обледенения ночью, при условии их оборудования визуальным датчиком обледенения и средством его освещения.

Средства для освещения визуального датчика обледенения не должны вызывать бликов или отражений на остеклении кабины экипажа, которые мешали бы членам летного экипажа выполнять свои обязанности.

710. Эксплуатант ВС или командир ВС может осуществлять эксплуатацию самолетов, эксплуатируемых более, чем одним членом летного экипажа, при условии оборудования таких самолетов системой внутренней связи для членов летного экипажа, которая включает авиационные гарнитуры и микрофоны для использования всеми членами летного экипажа.

711. Эксплуатант ВС или командир ВС соблюдают следующие требования по оборудованию самолетов CVR:

711.1. следующие самолеты оборудуются CVR:

с МСТОМ более 27000 кг впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты;

с МСТОМ более 2250 кг сертифицированные для эксплуатации с минимальным составом экипажа в количестве не менее двух пилотов, или оборудованные турбореактивным двигателем (турбореактивными двигателями) или более, чем одним турбовинтовым двигателем, или впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты;

711.2. CVR обеспечивает сохранение информации, записанной в течение, как минимум:

предыдущих 25 часов для самолетов с МСТОМ более 27000 кг, впервые получивших сертификат летной годности 1 января 2022 г. или после этой даты;

предыдущих двух часов во всех остальных случаях;

711.3. CVR регистрирует с привязкой к шкале времени следующие данные:

внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту ВС;

речевые переговоры в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, и речевой связи членов летного экипажа, использующих систему обращения к пассажирам, если таковые установлены на борту ВС;

звуковой обстановки в кабине летного экипажа в непрерывном режиме, а также звуковые сигналы от каждого задействованного микрофона авиационной гарнитуры и ларингофона;

речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;

711.4. CVR автоматически начинает запись с момента начала запуска двигателя(ей) и осуществляет ее до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения двигателя(ей), используемых в качестве основной силовой установки;

711.5. с учетом требований, изложенных в подпункте 711.4 настоящего пункта, CVR начинает запись с момента начала предполетной проверки в кабине экипажа и осуществляет ее до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения

полета и выключения его двигателей, используемых в качестве основной силовой установки;

711.6. если CVR неотделяемый, он имеет надежно подсоединенное и автоматически приводимое в действие устройство, обеспечивающее обнаружение и определение местонахождения под водой и работающее на частоте 37,5 кГц. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если CVR отделяемый, он оборудуется автоматическим ELT;

711.7. CVR осуществляет запись на средства, исключающие наличие магнитной ленты и магнитной проволоки;

711.8. эксплуатант ВС или командир ВС проводят функциональные проверки и оценки записей CVR для обеспечения постоянной работоспособности CVR.

712. Эксплуатант ВС или командир ВС соблюдают следующие требования по оборудованию самолетов FDR:

самолеты с МСТОМ более 5700 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты, оборудуются FDR, в котором используется цифровой метод записи и хранения данных и для которых существует метод быстрого извлечения этих данных из носителя информации;

FDR регистрирует параметры, необходимые для точного определения траектории полета самолета, его скорости, пространственного положения, мощности двигателей и полетных характеристик и обеспечивает сохранение информации, зарегистрированной в течение, как минимум, предыдущих 25 часов;

данные записываются из бортовых источников позволяющих, точно соотносить их с информацией, отображаемой летному экипажу;

FDR автоматически начинает запись данных с момента начала запуска двигателя(ей) и осуществляет ее до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения двигателя(ей), используемого в качестве основной силовой установки;

если FDR неотделяемый, он имеет устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если FDR отделяемый, он оборудуется автоматическим ELT;

эксплуатант ВС или командир ВС проводят функциональные проверки и оценки записей FDR для обеспечения постоянной работоспособности FDR.

713. Эксплуатант ВС или командир ВС при оборудовании самолетов системой записи канала передачи данных руководствуются следующим:

713.1. самолеты, которые впервые получили сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты и имеют техническую возможность поддерживать связь по каналу передачи данных, оборудованы CVR и обеспечивают запись регистратором следующих данных:

713.1.1. сообщений по линии передачи данных, относящихся к двухсторонней связи службы ОВД с вертолетом, включая сообщения, относящиеся:

к инициированию передачи данных по каналу передачи данных;

к связи между диспетчером и пилотом;

к адресному наблюдению в полете;

к полетной информации;

к обзорному наблюдению за ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

к данным об управлении ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

713.1.2. информации, которая позволяет сопоставлять любые связанные записи, относящиеся к передаче данных по каналу передачи данных, с записями, сохраняемыми на наземных устройствах хранения информации;

713.1.3. информации о времени и приоритете сообщений в линии передачи данных, учитывая структуру системы;

713.2. в регистраторе используется цифровой метод записи и хранения данных, для которого существует метод быстрого извлечения этих данных из носителя информации. Метод записи, обеспечивает идентичность данных, записанных на борту ВС, данным, которые записаны на земле;

713.3. регистратор обеспечивает сохранение данных, записанных в течение срока, определенного для CVR в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 711 настоящих Авиационных правил;

713.4. если регистратор неотделяемый, он имеет устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой не менее 90 дней. Если регистратор отделяемый, он оборудуется автоматическим ELT;

713.5. требования, применяемые к порядку включения и остановки записывающего устройства, соответствуют требованиям, применяемым к порядку включения и остановки CVR, указанному в подпунктах 711.4 и 711.5 пункта 711 настоящих Авиационных правил;

713.6. эксплуатант ВС или командир ВС проводят функциональные проверки и оценки записей канала передачи данных, для обеспечения постоянной работоспособности регистратора.

714. Эксплуатант ВС или командир ВС могут обеспечить выполнение требований к CVR и FDR, изложенных в пунктах 711 и 712 настоящих Авиационных правил, оборудованием самолетов одним или двумя комбинированными регистраторами, которые сочетают голосовой регистратор и регистратор полетных данных.

715. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров соблюдают следующие требования, предъявляемые к оборудованию ВС сиденьями, ремнями безопасности, удерживающими устройствами и детскими удерживающими системами (устройствами):

715.1. самолеты оборудованы:

креслом или спальным местом для каждого пассажира на борту, возраст которого составляет 24 месяца и старше;

ремнями безопасности на каждом пассажирском сиденье и удерживающими устройствами на каждом спальном месте;

детской удерживающей системой (устройством) для каждого пассажира на борту моложе 24 месяцев;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела с устройством автоматического ограничения движения тела в случае резкого торможения на каждом кресле члена летного экипажа и на сиденьях рядом с креслом пилота, а также на каждом сиденье наблюдателя, расположенном в кабине летного экипажа;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела с устройством автоматического ограничения движения тела в случае резкого торможения, если самолет впервые получил сертификат летной годности 31 декабря 1980 г. или после этой даты;

715.2. ремень безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела:

имеет одну точку открытия замка фиксатора;

на сиденьях для минимально необходимого кабинного экипажа включает в себя два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга;

на креслах членов летного экипажа и на сиденьях рядом с сиденьем пилота включает в себя два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга, диагональный плечевой ремень и ремень безопасности, которые могут быть использованы независимо друг от друга, для самолетов с МСТОМ 5700 кг или менее с MOPSC 9 мест и менее, которые соответствуют динамическим условиям аварийной посадки, определенным в соответствующей сертификационной спецификации и для самолетов с МСТОМ 5700 кг или менее с MOPSC 9 мест и менее, которые не соответствуют динамическим условиям аварийной посадки, определенным в соответствующей сертификационной спецификации и имеют сертификат летной годности впервые выданный 25 августа 2016 г. или после этой даты.

716. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают, чтобы самолеты, у которых не все пассажирские сиденья можно видеть с места летного экипажа, были оборудованы средствами индикации для всех пассажиров и членов кабинного экипажа о необходимости пристегнуть ремни безопасности «Пристегните ремни» и запрете курения «Не курить».

717. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту ВС необходимого количества комплектов первой помощи (FIRST AID KIT), которое в зависимости от количества установленных пассажирских кресел на ВС определяется согласно приложению 5.

Комплекты первой помощи:

находятся в легкодоступном для использования месте;

поддерживаются в эксплуатационном состоянии и не имеют лекарственных препаратов с истекшим сроком годности.

718. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации самолетов с гермокабиной обеспечивают наличие на борту самолета запаса дополнительного кислорода руководствуясь следующим:

718.1. самолеты с гермокабиной, выполняющие полеты на таких высотах, где в соответствии с требованиями подпункта 718.2 настоящего пункта необходимо применение дополнительного кислорода, оснащены дополнительным кислородным оборудованием, которое может хранить и распределять необходимые объемы кислорода;

718.2. самолеты с гермокабиной, выполняющие полеты на высотах, где барометрическая высота в пассажирской кабине превышает 3050 метров (10000 футов), имеют достаточные запасы кислорода для дыхания и обеспечения:

членов экипажа и 100 % пассажиров на любой период времени, когда барометрическая высота в кабине пилотов превышает 4550 метров (15000 футов), но не менее 10 минут, не менее 30 % пассажиров на любой период времени, когда барометрическая высота в пассажирской кабине составляет 4200–4550 метров (14000–15000 футов) в случае разгерметизации и с учетом конкретных обстоятельств полета, не менее 10 % пассажиров на любой период времени, превышающий 30 минут, когда барометрическая высота в пассажирской кабине составляет 3050–4200 метров (10000–14000 футов);

всех лиц в пассажирской кабине в течение не менее 10 минут, если самолет выполняет полет на барометрической высоте более 7600 метров (25000 футов) или менее этой высоты, но в условиях, которые не позволяют безопасно снижаться до барометрической высоты 4000 метров (13000 футов) за 4 минуты;

718.3. самолеты с гермокабиной, выполняющие полеты на высотах более 7600 метров (25000 футов), дополнительно оборудованы:

устройством или средствами индикации для предупреждения летного экипажа о разгерметизации;

масками быстрого надевания для членов летного экипажа.

719. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации самолетов без гермокабины обеспечивают, чтобы все члены летного экипажа, выполняющие обязанности на борту ВС, необходимые для безопасной эксплуатации ВС в полете, использовали дополнительный кислород в следующих случаях:

при выполнении полета в течении периода времени более 30 минут на высотах, где барометрическая высота в кабине превышает 3050 метров (10000 футов);

при выполнении полета в течении любого периода времени на высотах, где барометрическая высота в кабине превышает 4000 метров (13000 футов).

720. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту самолета переносных огнетушителей с соблюдением следующего:

720.1. самолеты оснащены не менее чем одним переносным огнетушителем, расположенным:

в кабине летного экипажа;

в каждой пассажирской кабине, отделенной от кабины летного экипажа, за исключением такой конструкции самолета, которая обеспечивает удобный и быстрый доступ из кабины летного экипажа в пассажирскую кабину;

720.2. тип и количество огнегасящего вещества для требуемых огнетушителей на борту ВС соответствуют типу пожара, который может возникнуть в соответствующем отсеке. При этом тип огнегасящего вещества выбирается таким образом, чтобы обеспечить безопасный уровень концентрации токсичного газа в отсеках, где находятся люди.

721. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации самолетов с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 9 мест обеспечивают наличие на борту самолета не менее, чем одного аварийного топора, который размещается в кабине летного экипажа.

В случае самолетов с MOPSC более 200 мест в задней части бортовой кухни или возле нее размещается дополнительный аварийный топор или лом.

Аварийные топоры в пассажирской кабине размещаются вне зоны видимости пассажиров.

722. Если предусмотрена маркировка мест на фюзеляже самолета, в которых удобно вскрывать фюзеляж в аварийной обстановке спасательным командам, то маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа производится по схеме согласно приложению 9.

Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и, если необходимо обеспечить их контраст с окружающим фоном, выделяются белой полосой.

Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 метра, между ними проводятся промежуточные линии размером 9 х 3 сантиметра таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 метра.

723. Эксплуатант ВС или командир ВС оснащают самолеты ELT с соблюдением следующего:

723.1. следующие самолеты оборудованы надежными и автоматическими средствами для точного определения местоположения точки окончания полета в случае авиационного происшествия, в результате которого произошло сильное повреждение самолета:

самолеты, которым сертификат летной годности впервые был выдан до 1 июля 2008 г., одним ELT любого типа или одним из средств аварийного обнаружения ВС;

самолеты, которым сертификат летной годности впервые был выдан 1 июля 2008 г. или после этой даты, одним автоматическим ELT или одним из средств аварийного обнаружения ВС;

723.2. ELT любого типа имеет функциональную возможность передавать одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц.

724. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов над водной поверхностью соблюдают следующее:

724.1. наличие в доступном месте спасательных жилетов по одному для каждого лица, находящегося на борту, или эквивалентных плавсредств для лиц младше 24 месяцев является обязательным для следующих ВС:

сухопутные самолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью на расстоянии более 50 морских миль от берега, или самолеты, взлетающие или выполняющие посадку на аэродром или место проведения работ, где, по мнению командира ВС, траектория взлета или захода на посадку расположены над водной поверхностью и существует вероятность вынужденной посадки на воду;

гидросамолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью;

724.2. каждый спасательный жилет или эквивалентное индивидуальное плавсредство обеспечивается средством электрического освещения для облегчения обнаружения людей;

724.3. гидросамолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью, оснащены:

якорем и другим оборудованием, предназначенным для швартовки, постановки на якорь или перемещения гидросамолета по водной поверхности, соответствующим его весу, размерам и характеристикам управляемости;

оборудованием для подачи звуковых сигналов в соответствии с положениями МППСС-72, если это применимо;

724.4. командир самолета, выполняющий полет от береговой черты на расстоянии, которое не обеспечивает аварийную посадку на сушу, и превышает расстояние, соответствующее 30 минутам полета на крейсерской скорости или 50 морских миль в зависимости от того, которое из значений меньше, определяет риски для выживания находящихся на борту лиц в случае вынужденной посадки на воду и на основе этого определяет перевозку:

оборудования для подачи сигналов бедствия;

авиационных спасательных плотов в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей, расположенных таким образом, чтобы их можно было немедленно применить в аварийной ситуации;

аварийно-спасательного оборудования для жизнеобеспечения в зависимости от выполняемого полета.

725. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов самолетов над районами, где условия поисково-спасательных работ будут крайне затруднены, оснащают самолеты снаряжением для выживания, руководствуясь следующим:

725.1. самолеты, выполняющие полеты над районами, где условия поисково-спасательных работ крайне затруднены, оснащены следующими средствами аварийного спасения:

сигнальным оборудованием для подачи сигналов бедствия;

не менее чем одним ELT(S);

дополнительным аварийно-спасательным оборудованием для маршрута полета с учетом количества человек на борту ВС;

725.2. наличие на борту самолета дополнительного аварийно-спасательного оборудования не требуется, если самолет:

находится на расстоянии от зоны, где поисково-спасательные работы не затруднены, что соответствует 120 минутам полета на крейсерской скорости с OEI для самолетов, способных продолжать полет на аэродром при отказе критического двигателя или двигателей в любой точке маршрута или запланированного отклонения, либо 30 минутам полета на крейсерской скорости для всех других самолетов;

находится от района, пригодного для выполнения аварийной посадки, на расстоянии, соответствующем не более, чем 90 минутам полета на крейсерской скорости для самолетов, сертифицированных в соответствии с требованиями к летной годности.

726. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту самолета авиационных гарнитур или ларингофонов (или их эквивалент) в расчете на каждого члена летного экипажа, находящегося на своем рабочем месте в кабине летного экипажа.

Самолеты, которые эксплуатируются по IFR или ночью, оборудуются кнопкой радиопередачи на органах управления для каждого члена летного экипажа.

727. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту ВС и работоспособность радиосвязного оборудования с соблюдением следующего:

727.1. самолеты, которые эксплуатируются по IFR или ночью оснащены радиосвязным оборудованием, которое при нормальных условиях распространения радиоволн должно обеспечивать:

ведение двусторонней связи для аэродромного контроля;

получение метеорологической информации в любое время в полете;

двустороннюю связь в любое время в полете на частотах в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства;

передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц;

727.2. в случаях, если требуется применение более, чем одного радиосвязного устройства, обеспечивается следующее:

радиосвязные устройства работают независимо друг от друг;

потеря работоспособности одного из радиосвязных устройств не приводит к потере работоспособности остальных радиосвязных устройств.

728. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту ВС и работоспособность навигационного оборудования с соблюдением следующего:

728.1. самолеты оснащены навигационным оборудованием, позволяющим им выполнять полет в соответствии с:

планом полета ОВД, если применимо;

применимыми правилами полетов;

728.2. самолеты имеют достаточное навигационное оборудование для обеспечения того, чтобы в случае отказа одного элемента оборудования на любом этапе полета, оставшееся оборудование позволяло безопасно осуществлять навигацию в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 728.1 настоящего пункта, или соответствующее действие на случай непредвиденных обстоятельств было завершено безопасно;

728.3. самолеты, эксплуатация которых осуществляется на маршрутах, где планируется посадка в IMC, оснащены соответствующим оборудованием, обеспечивающим навигацию к точке, из которой может быть выполнена визуальная посадка. Это оборудование должно обеспечивать навигацию для каждого аэродрома, для которого оно предназначено для посадки в IMC и для любых назначенных запасных аэродромов;

728.4. для выполнения полетов с PBN самолет соответствует требованиям к летной годности для соответствующей навигационной спецификации. Эксплуатант ВС демонстрирует специально уполномоченному органу в области гражданской авиации, что пилот осведомлен о полетах с применением PBN;

728.5. самолеты оборудованы средствами наблюдения в соответствии с применимыми правилами полетов.

729. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении управления аэронавигационными базами данных руководствуются следующим:

аэронавигационные базы данных, используемые в приложениях сертифицированных бортовых систем, соответствуют требованиям к качеству данных, которые соответствуют планируемому использованию данных;

эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают своевременное обновление и введение текущих и неизменных аэронавигационных баз данных для всех самолетов;

эксплуатант ВС или командир ВС сообщают поставщикам аэронавигационной базы данных о случаях ошибочных, несогласованных или отсутствующих данных, представляющих опасность для полета. В таких случаях, эксплуатант ВС информирует членов экипажа ВС, а также принимает меры к недопущению использования ошибочных данных.

ГЛАВА 61
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ

730. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении эксплуатации ВС соблюдают следующие требования, предъявляемые к приборам и оборудованию, которыми оборудуются вертолеты:

730.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются вертолеты, соответствуют применимым требованиям к летной годности, если такие приборы и оборудование:

используются летным экипажем для управления ВС в полете;

используются в соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 757 и 758 настоящих Авиационных правил;

установлены на вертолете;

730.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 730.1 настоящего пункта, к следующим приборам и оборудованию, при наличии их на борту вертолета, не применяются требования к летной годности, определяемые авиационными правилами, регулирующими деятельность по поддержанию летной годности гражданских:

переносным портативным осветительным приборам;

хронометрам;

держателю навигационных карт;

комплекту первой помощи (FIRST AID KIT);

аварийно-спасательному и сигнальному оборудованию;

якорям и оборудованию для швартовки ВС;

системам безопасности для детей;

730.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на борту ВС, отвечают следующим требованиям:

информация, предоставляемая этими приборами и оборудованием, не используется летным экипажем для соблюдения требований, изложенных в пунктах 757 и 758 настоящих Авиационных правил;

приборы и оборудование не оказывают влияния на летную годность вертолета, даже в случае отказов или неполадок в их эксплуатации;

730.4. приборы и оборудование удобны в эксплуатации и доступны с рабочего места члена летного экипажа, которому необходимо их использовать;

730.5. приборы, которые используются несколькими членами летного экипажа, располагаются таким образом, чтобы член летного экипажа, который их эксплуатирует, мог легко считывать их показания со своего рабочего места, почти не изменяя своего положения, в котором он обычно находится, смотря в направлении траектории полета;

730.6. все необходимое аварийно-спасательное оборудование должно быть доступным для немедленного использования.

731. Командиру вертолета не допускается начинать выполнение полета, если какой-либо из приборов, элементов оборудования или любая из систем вертолета, необходимых для запланированного полета, находятся в неисправном состоянии или отсутствуют, за исключением случаев, когда:

вертолет эксплуатируется согласно MEL, предоставленным эксплуатантом ВС, если применимо;

эксплуатант ВС получил разрешение специально уполномоченного органа в области гражданской авиации на эксплуатацию вертолета в соответствии с MMEL, если применимо;

вертолет имеет разрешение на выполнение полетов в соответствии с применимыми требованиями к летной годности.

732. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации вертолетов ночью обеспечивают наличие следующего оборудования:

системы огней для предотвращения столкновений;

навигационных (габаритных) огней;

посадочной фары;

системы освещения, которое питается от электрической бортовой системы и обеспечивает достаточное освещение всех приборов и оборудования, необходимого для безопасной эксплуатации вертолета;

системы освещения, которая питается от электрической бортовой системы вертолета и обеспечивает освещение всех пассажирских кабин;

переносных независимых работоспособных осветительных приборов для каждого члена экипажа, которые легкодоступны для использования на рабочих местах каждого члена экипажа;

если вертолет эксплуатируется как вертолет-амфибия – огней в соответствии с МППСС-72.

733. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации вертолетов по VFR обеспечивают наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

733.1. средств измерения и отображения:

магнитного курса;

времени в часах, минутах и секундах;

барометрической высоты;

воздушной скорости;

скольжения;

733.2. в дополнение к требованиям по оснащению приборами и оборудованием, изложенным в подпункте 733.1 настоящего пункта, для эксплуатации вертолетов в VMC над водной поверхностью вне видимости береговой черты, в VMC ночью при видимости менее 1500 метров или в условиях, когда вертолет не может быть удержан на заданном курсе без использования одного или более дополнительных приборов, вертолеты должны иметь:

средства измерения и отображения пространственного положения, вертикальной скорости, стабилизированного курса;

устройство для индикации нарушения (недостаточного, либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

устройство для предотвращения сбоев в работе системы индикации воздушной скорости, которые происходят из-за образования конденсата или обледенения;

733.3. в тех случаях, когда для выполнения полета требуется два пилота, вертолеты оборудованы дополнительными средствами отображения барометрической высоты, воздушной скорости, скольжения, пространственного положения, если применяется, вертикальной скорости, если применяется, стабилизированного курса, если применяется.

734. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации вертолетов по IFR обеспечивают наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

приборов для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса, температуры наружного воздуха;

устройства для индикации нарушения (недостаточного либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

дополнительных отдельных средств отображения на рабочем месте второго пилота, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса;

устройства для предотвращения сбоев в работе системы индикации воздушной скорости, которые возникают из-за образования конденсата или обледенения;

резервного источника статического давления;

держателя навигационных карт, при его наличии, который располагается в удобном для считывания данных положении, и при использовании ночью обеспечен освещением;

резервного устройства определения и отображения пространственного положения.

735. Вертолеты, пилотируемые одним пилотом, для выполнения полетов по IFR должны быть оборудованы автопилотом с режимом стабилизации, как минимум, высоты и курса.

736. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов по IFR или ночью в районах, где можно ожидать наличие гроз или других потенциально опасных метеорологических условий, которые в полете могут быть обнаружены бортовым метеорадиолокатором, обеспечивают оборудование вертолетов с MOPSC более 9 мест метеорадиолокатором.

737. Эксплуатант ВС или командир ВС может осуществлять эксплуатацию вертолетов в условиях ожидаемого или фактического обледенения ночью, при условии их оборудования визуальным датчиком обледенения и средством его освещения.

Средства для освещения визуального датчика обледенения не должны вызывать бликов или отражений на остеклении кабины, которые мешали бы членам летного экипажа выполнять свои обязанности.

738. Эксплуатант ВС или командир ВС может осуществлять эксплуатацию вертолетов, эксплуатируемых более чем одним членом летного экипажа, при условии

оборудования таких вертолетов системой внутренней связи для членов летного экипажа, включая авиационные гарнитуры и микрофоны для использования всеми членами летного экипажа.

739. Эксплуатант ВС или командир ВС соблюдают следующие требования по оборудованию вертолетов CVR:

739.1. следующие вертолеты оборудуются CVR:

с МСТОМ более 7000 кг;

с МСТОМ более 3175 кг, получившие сертификаты летной годности 1 января 1987 г. или после этой даты;

739.2. все вертолеты, которые требуется оснащать CVR, оснащаются CVR, которые сохраняют информацию, записанную в течение по крайней мере последних двух часов его работы;

739.3. CVR регистрирует с привязкой к шкале времени следующие данные:

внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту ВС;

речевых переговоров в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, и речевой связи членов летного экипажа, использующих систему обращения к пассажирам, если таковые установлены на борту ВС;

звуковой обстановки в кабине летного экипажа в непрерывном режиме;

речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;

739.4. CVR автоматически начинает запись с момента до запуска двигателя(ей) и осуществляет ее до окончания полета, а именно до момента остановки несущего винта после выключения двигателя(ей);

739.5. с учетом требований, изложенных в подпункте 739.4 настоящего пункта, CVR начинает запись данных перед началом предполетной подготовки в кабине перед запуском двигателя(ей) для выполнения полета и осуществляет ее после выключения двигателя(ей) после завершения полета;

739.6. если CVR неотделяемый, он имеет надежно подсоединенное и автоматически приводимое в действие устройство, обеспечивающее обнаружение и определение местонахождения под водой и работающее на частоте 37,5 кГц. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если CVR отделяемый, он оборудуется автоматическим ELT;

739.7. CVR осуществляет запись на средства, исключающие наличие магнитной ленты и магнитной проволоки;

739.8. эксплуатант ВС или командир ВС проводят функциональные проверки и оценки записей CVR для обеспечения постоянной работоспособности CVR.

740. Эксплуатант ВС или командир ВС соблюдают следующие требования по оборудованию вертолетов FDR:

вертолеты с МСТОМ более 3175 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты, оснащаются FDR, в котором используется цифровой метод записи и хранения данных, для которого предусмотрен метод быстрого извлечения данных из носителя информации;

FDR регистрирует параметры, необходимые для точного определения траектории полета вертолета, его скорости, пространственного положения, мощности двигателей и полетных данных и обеспечивает сохранение данных, записанных, как минимум, в течение предыдущих 10 часов;

данные записываются из бортовых источников, позволяющих точно соотносить эти данные с информацией, отображаемой летному экипажу;

FDR автоматически начинает запись с момента начала запуска двигателя(ей) и осуществляет ее до окончания полета, а именно до момента полной остановки винтов;

если FDR неотделяемый, он имеет устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если FDR отделяемый, он оборудуется автоматическим ELT;

эксплуатант ВС или командир ВС проводят функциональные проверки и оценки записей FDR для обеспечения постоянной работоспособности FDR.

741. Эксплуатант ВС или командир ВС при оборудовании вертолетов системой записи канала передачи данных руководствуются следующим:

741.1. вертолеты, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты и имеющие техническую возможность работать по каналу передачи данных и оборудованы CVR, обеспечивают запись на регистратор следующих данных, если применимо:

741.1.1. сообщений по линии передачи данных, относящихся к двухсторонней связи службы ОВД с вертолетом, включая сообщения, относящиеся:

к инициированию передачи данных по каналу передачи данных;

к связи между диспетчером и пилотом;

к адресному наблюдению в полете;

к полетной информации;

к обзорному наблюдению за ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

к данным об управлении ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

741.1.2. информации, которая позволяет сопоставлять любые связанные записи, относящиеся к передаче данных по каналу передачи данных, с записями, сохраняемыми на наземных устройствах хранения информации;

741.1.3. информации о времени и приоритете сообщений в линии передачи данных, принимая при этом во внимание конкретную модификацию системы;

741.2. в регистраторе используется цифровой метод записи и хранения данных, а также способ быстрого извлечения этих данных из носителя информации. Способ записи обеспечивает идентичность данных, записанных на борту, данным, которые записаны на земле;

741.3. регистратор обеспечивает сохранение записанных данных в течение срока, определенного для CVR пунктом 739 настоящих Авиационных правил;

741.4. если регистратор неотделяемый, он имеет устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если регистратор отделяемый, он оборудуется автоматическим ELT;

741.5. требования, применяемые к процедуре запуска и остановки регистратора, соответствуют требованиям, применяемым к процедуре запуска и остановки CVR, указанным в абзацах пятом и шестом пункта 740 настоящих Авиационных правил;

741.6. эксплуатант ВС или командир ВС проводят функциональные проверки и оценки записей канала передачи данных для обеспечения постоянной работоспособности регистратора.

742. Эксплуатант ВС или командир ВС могут обеспечить выполнение требований к CVR и FDR, изложенных в пунктах 739 и 740 настоящих Авиационных правил, оборудованием вертолетов одним комбинированным регистратором, который сочетает голосовой регистратор и регистратор полетных данных.

743. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров соблюдают следующие требования, предъявляемые к оборудованию вертолетов сиденьями, ремнями безопасности, удерживающими устройствами и детскими удерживающими системами (устройствами):

743.1. вертолеты оснащены:

креслом или спальным местом для каждого лица на борту, возраст которого составляет 24 месяца или более;

ремнями безопасности на каждом пассажирском сиденье и удерживающими устройствами на каждом спальном месте;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела для каждого пассажира на борту ВС в возрасте 24 месяца и старше – все вертолеты, впервые получившие сертификат летной годности 31 декабря 2012 г. или после этой даты;

детской удерживающей системой (устройством) для каждого пассажира на борту ВС моложе 24 месяцев;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела с устройством автоматического удержания тела пассажира в случае резкого торможения на каждом кресле члена летного экипажа;

743.2. ремень безопасности с удерживающими устройствами верхней части имеет:

одну точку открытия замка фиксатора;

два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга, на сиденьях летного экипажа, на сиденьях рядом с сиденьем пилота и на сиденьях для минимально необходимого кабинного экипажа.

744. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают, чтобы вертолеты, у которых не все пассажирские сиденья можно видеть с места летного экипажа, были оборудованы средствами индикации для всех пассажиров и членов кабинного экипажа о необходимости пристегнуть ремни безопасности «Пристегните ремни» и запрете курения «Не курить».

745. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на вертолетах комплекта первой помощи (FIRST AID KIT), который:

находится в легкодоступном для использования месте;

поддерживается в эксплуатационном состоянии и не имеют лекарственных препаратов с истекшим сроком годности.

746. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации вертолетов без гермокабины обеспечивают наличие на борту вертолета запаса дополнительного кислорода руководствуясь следующим:

746.1. вертолеты без гермокабины, выполняющие полеты на таких высотах, где в соответствии требованиями, изложенными в подпункте 746.2 настоящего пункта, необходимо применять дополнительный кислород, оборудованы дополнительным кислородным оборудованием, которое может хранить и распределять необходимые запасы кислорода;

746.2. вертолеты без гермокабины, выполняющие полеты на высотах, где барометрическая высота в пассажирской кабине превышает 3050 метров (10000 футов), имеют достаточный объем кислорода для:

всех членов летного экипажа и не менее 10 % пассажиров в течение периода времени, превышающего 30 минут, когда барометрическая высота в пассажирской кабине составляет 3050–4000 метров (10000–13000 футов);

всех членов летного экипажа и пассажиров в течение любого периода времени, когда барометрическая высота в пассажирской кабине превышает 4000 метров (13000 футов).

747. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту вертолета переносных огнетушителей с соблюдением следующего:

747.1. как минимум, один переносной огнетушитель, расположенный:

в кабине летного экипажа;

в каждой пассажирской кабине, отделенной от кабины летного экипажа, за исключением такой конструкции вертолета, которая обеспечивает удобный и быстрый доступ из кабины летного экипажа в пассажирскую кабину;

747.2. тип и количество огнегасящего вещества для требуемых огнетушителей соответствуют предполагаемому типу пожара, который может возникнуть. При этом тип огнегасящего вещества выбирается таким образом, чтобы обеспечить безопасный уровень концентрации токсичного газа.

748. Если предусмотрена маркировка мест на фюзеляже вертолета, в которых удобно вскрывать фюзеляж в аварийной обстановке спасательным командам, то маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа производится по схеме согласно приложению 9.

Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и при необходимости обводятся белой окантовкой для их выделения на окружающем фоне.

Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 метра, между ними проводятся промежуточные линии размером 9 х 3 сантиметра таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 метра.

749. Эксплуатант ВС или командир ВС оснащают вертолеты ELT с соблюдением следующего:

вертолеты оснащены не менее чем одним автоматическим ELT;

функциональные возможности ELT любого типа обеспечивают возможность передачи одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц.

750. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов над водной поверхностью соблюдают следующее:

750.1. вертолеты оснащены спасательными жилетами по одному для каждого лица, находящегося на борту ВС, или аналогичными устройствами обеспечения плавучести в случае перевозки лиц младше 24 месяцев, которые расположены в легко доступных местах для лиц, которым они предназначены в следующих случаях:

при выполнении полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующем времени полета более 10 минут на крейсерской скорости, если в случае критического отказа двигателя возможно продолжение горизонтального полета;

при выполнении полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты более того, на котором гарантируется, что в случае отказа двигателя и невозможности продолжения горизонтального полета, посадка, осуществляемая на авторотации, будет выполнена на сушу;

во время взлета или посадки на аэродроме или посадочной площадке, где траектория взлета или захода на посадку проходит над водной поверхностью;

750.2. каждый спасательный жилет или эквивалентное индивидуальное плавсредство обеспечиваются средством электрического освещения для облегчения обнаружения людей.

751. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают, чтобы каждый член экипажа был одет в спасательный костюм, если это определено командиром вертолета на основании оценки рисков в случае вынужденной посадки на воду с учетом следующих факторов:

выполнение полетов над водной поверхностью на расстоянии, более того, на котором гарантируется, что в случае отказа двигателя и невозможности продолжения горизонтального полета, посадка, осуществляемая на авторотации, будет выполнена на сушу;

текущие метеорологические данные или прогнозы погоды полученные командиром ВС указывают на то, что в течение полета температура воды будет менее чем + 10 °C.

752. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов над водной поверхностью оснащают вертолеты авиационными спасательными плотами, аварийно-спасательными устройствами и оборудованием с соблюдением следующего:

752.1. вертолеты оснащаются авиационными спасательными плотами, аварийно-спасательными устройствами и оборудованием в следующих случаях:

при выполнении полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующим времени полета более 10 минут на крейсерской скорости, при этом, в случае отказа двигателя вертолет способен выполнять горизонтальный полет;

при выполнении полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующим времени полета более 3 минут на крейсерской скорости, при этом, в случае отказа двигателя вертолет не способен выполнять горизонтальный полет.

по решению командира ВС на основании оценки рисков на случай вынужденной посадки на воду;

752.2. в случае, если на борту вертолета находится менее 12 человек, вертолет оснащается, как минимум, одним авиационным спасательным плотом с номинальной вместимостью не менее максимального количества людей на борту;

752.3. в случае, если на борту вертолета находится более 11 человек, не менее, чем двумя авиационными спасательными плотами. Такие авиационные спасательные плоты имеют достаточный размер, чтобы вместить всех спасенных в случае, если один авиационный спасательный плот с наибольшей вместимостью поврежден или утерян;

752.4. авиационные спасательные плоты располагаются на борту вертолета таким образом, чтобы максимально облегчить их быстрое развертывание и обеспечить немедленное применение в аварийной ситуации.

752.5. каждый авиационный спасательный плот, размещаемый на борту вертолета, оснащается, как минимум, одним ELT (ELT(S);

752.6. вертолеты оснащаются аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения, в зависимости от характера выполняемого полета.

753. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов вертолетов над районами, где условия поисково-спасательных работ будут крайне затруднены, оборудуют вертолеты следующим снаряжением для выживания:

сигнальным оборудованием для подачи сигналов бедствия;

как минимум, одним ELT;

дополнительным аварийно-спасательным оборудованием для маршрута полета с учетом количества человек на борту ВС.

754. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации вертолетов, сертифицированных для эксплуатации на водной поверхности, обеспечивают наличие следующего дополнительного оборудования:

якоря и других устройств для обеспечения швартовки, постановки на якорь или перемещения вертолета на воде, соответствующих его размеру, весу и характеристикам управляемости;

устройства для подачи звуковых сигналов в соответствии с положениями МППСС-72, если применимо.

755. Эксплуатант ВС или командир ВС могут выполнять полеты над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующем расстоянию, пролетаемому на крейсерской скорости за время не менее 10 минут, при условии, что вертолеты спроектированы для посадки на водную поверхность или допущены для выполнения посадки на водную поверхность в соответствии с соответствующими сертификационными спецификациями или оснащены аварийным плавсредством.

756. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту вертолета авиационных гарнитур или ларингофонов (или их эквивалента) с кнопкой радиопередачи на органах управления вертолета для каждого пилота и (или) члена летного экипажа, находящегося на своем рабочем месте.

757. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту ВС и работоспособность радиосвязного оборудования с соблюдением следующего:

вертолеты, выполняющие полеты по IFR или ночью оснащены оборудованием радиосвязи, которое при нормальных условиях распространения радиоволн должно обеспечивать ведение двусторонней связи для аэродромного контроля, получение в любое время в полете метеорологической информации, двустороннюю связь в любое время в полете на частотах в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства, передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц;

если требуется применение более, чем одного радиосвязного устройства, каждое из них должно работать независимо друг от друга, и отказ одного из них не приводил к отказу другого устройства;

если требуется система внутренней связи летного экипажа, в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 738 настоящих Авиационных правил, вертолеты оснащены кнопкой передачи на органах управления для каждого пилота и члена экипажа, находящегося на своем рабочем месте.

758. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту ВС и работоспособность навигационного оборудования с соблюдением следующего:

758.1. вертолеты оснащены навигационным оборудованием, которое обеспечивает выполнение полетов в соответствии с:

планом полета ОВД, если это применимо;

применимыми правилами полетов к данным метеорологическим условиям.

758.2. вертолеты имеют достаточное навигационное оборудование для обеспечения того, чтобы в случае отказа одного элемента оборудования на любом этапе полета оставшееся оборудование позволяло безопасно осуществлять навигацию в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 758.1 настоящего пункта, или соответствующее действие на случай непредвиденных обстоятельств было завершено безопасно;

758.3. вертолеты, выполняющие полеты, которые предполагают посадки в IMC, оборудованы навигационным оборудованием, обеспечивающим наведение в точку, из которой может быть произведена визуальная посадка. Это оборудование должно обеспечивать такое наведение для каждого аэродрома, для которого оно предназначено для посадки в IMC и для любых назначенных запасных аэродромов;

758.4. в случае необходимости применения PBN вертолет соответствует требованиям сертификации летной годности для соответствующей навигационной спецификации;

758.5. эксплуатант ВС демонстрирует специально уполномоченному органу в области гражданской авиации, что пилот осведомлен о полетах с применением навигации, основанной на характеристиках PBN;

758.6. вертолеты оборудованы средствами наблюдения в соответствии с применимыми правилами полетов.

759. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении управления аэронавигационными базами данных руководствуются следующим:

аэронавигационные базы данных, используемые в приложениях сертифицированных бортовых систем, соответствуют требованиям к качеству данных, которые соответствуют планируемому использованию данных;

эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают своевременное обновление и введение текущих и неизменных аэронавигационных баз данных для всех самолетов;

эксплуатант ВС или командир ВС сообщают поставщикам аэронавигационной базы данных о случаях ошибочных, несогласованных или отсутствующих данных, представляющих опасность для полета. В таких случаях, эксплуатант ВС информирует членов экипажа ВС, а также принимает меры к недопущению использования ошибочных данных.

ГЛАВА 62
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАНЕРОВ

760. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении эксплуатации планера обеспечивают соблюдение следующих требований в отношении приборов и оборудования, которыми оборудуются планеры:

760.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются планеры соответствуют применимым требованиям к летной годности, определяемые авиационными правилами, регулирующими деятельность по поддержанию летной годности гражданских ВС, если они:

используются летным экипажем для контроля траектории полета;

используются в соответствии с положениями пунктов 762 и 768 настоящих Авиационных правил;

постоянно установлены на планере;

760.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 760.1 настоящего пункта, к следующим приборам и оборудованию при наличии их на борту планера не применяются требования к летной годности, определяемые авиационными правилами, регулирующими деятельность по поддержанию летной годности гражданских ВС:

портативным переносным осветительным приборам;

хронометрам;

аварийно-спасательному и сигнальному оборудованию;

760.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на борту планера, отвечают следующим требованиям:

данные, предоставляемые с помощью данных приборов и оборудования, используются летным экипажем;

приборы и оборудование не оказывают влияния на летную годность планера даже в случае отказов или неисправностей;

760.4. приборы и оборудование удобны в эксплуатации и легкодоступны с рабочего места члена летного экипажа, которому необходимо их использовать;

760.5. все необходимое аварийное оборудование должно быть легкодоступным для немедленного использования.

761. Командиру планера не допускается выполнение полета, если любой из приборов, элементов оборудования или систем планера, необходимых для выполнения полета, находится в нерабочем состоянии или отсутствует, за исключением следующего:

планер эксплуатируется в соответствии с MEL, если применимо;

было выдано разрешение на выполнение полетов в соответствии с применимыми требованиями к летной годности.

762. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации планеров днем по VFR обеспечивают наличие и работоспособность средств для измерения и отображения времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, в случае мотопланеров магнитного курса.

В дополнение к требованиям, изложенным в части первой настоящего пункта, VFR в условиях, когда пилот планера не может выдерживать заданную высоту без показаний одного или более дополнительных приборов, планеры должны иметь средства для измерения и отображения вертикальной скорости, пространственного положения или поворота и скольжения, магнитного курса.

763. Эксплуатант ВС или командир ВС могут выполнять на планерах полеты в облаках при условии их оборудования средствами измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения или пространственного положения.

764. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров соблюдают следующие требования, предъявляемые к оборудованию ВС сиденьями, ремнями безопасности, системами фиксации:

планеры оснащены сиденьем для каждого человека на борту, ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела на каждом сиденье в соответствии с руководством по эксплуатации ВС;

конструкция ремней безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела имеет одну точку открытия замка фиксатора.

765. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов на высотах, на которых требуется подача кислорода в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 682 настоящих Авиационных правил, обеспечивают оборудование устройствами для хранения и распределения кислорода, способными хранить и распределять необходимые запасы кислорода.

766. Командир ВС оценивает соответствующие риски для выживания всех лиц, находящихся на борту планера, в случае вынужденной посадки на воду, на основании чего определяет наличие:

766.1. спасательного жилета для каждого находящегося на борту человека или эквивалентного индивидуального плавсредства, которые располагаются в легкодоступном месте с сиденья человека, которому они предназначены;

766.2. ELT или индивидуального радиомаяка, который способен одновременно передавать на частотах 121,5 МГц и 406 МГц, находящегося у члена экипажа или пассажира, ознакомленного с порядком его применения;

766.3. оборудования для подачи сигналов бедствия, если:

полет выполняется над водной поверхностью на расстоянии, превышающем расстояние планирования до береговой черты;

траектория взлета или захода на посадку проходят над водной поверхностью и существует вероятность вынужденной посадки на воду.

767. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов планеров над районами, где условия поисково-спасательных работ будут крайне затруднены, оборудуют планеры сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием, которые соответствуют климатогеографическим условиям района, над которым выполняется полет.

768. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту ВС и работоспособность радиосвязного оборудования с соблюдением следующего:

768.1. радиосвязное оборудование должно быть способным поддерживать двустороннюю радиосвязь в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства;

768.2. радиосвязное оборудование, требуемое подпунктом 768.1 настоящего пункта, должно обеспечивать передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц.

769. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту ВС и работоспособность навигационного оборудования, в соответствии с:

планом полета ОВД, если применимо;

требованиями правил полетов.

ГЛАВА 63
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СВОБОДНЫХ АЭРОСТАТОВ

770. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении эксплуатации ВС обеспечивают соблюдение следующих требований в отношении приборов и оборудования, которыми оборудуются свободные аэростаты:

770.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются свободные аэростаты, соответствуют применимым требованиям к летной годности, определяемым авиационными правилами, регулирующими деятельность по поддержанию летной годности гражданских ВС, используются в соответствии с положениями пункта 780 настоящих Авиационных правил и постоянно установлены на свободном аэростате;

770.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 770.1 настоящего пункта, к следующим приборам и оборудованию при наличии их на борту свободного аэростата не применяются требования к летной годности, определяемые авиационными правилами, регулирующими деятельность по поддержанию летной годности гражданских ВС:

портативным переносным осветительным приборам;

хронометрам;

комплектам первой помощи (FIRST AID KIT);

аварийно-спасательному и сигнальному оборудование;

770.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на свободном аэростате, отвечают следующим требованиям:

данные, предоставляемые с помощью данных приборов и оборудования, используются летным экипажем;

эти приборы и оборудование не оказывают влияния на летную годность свободного аэростата даже в случае сбоев или неполадок в их работе;

770.4. приборы и оборудование удобны в эксплуатации и легкодоступны с рабочего места члена летного экипажа, которому необходимо их использовать;

770.5. все необходимое аварийно-спасательное оборудование должно быть легко доступным для немедленного использования.

771. Командиру ВС не допускается начинать выполнение полета, если любой из приборов, элементов оборудования или систем свободного аэростата, необходимых для запланированного полета, находятся в нерабочем состоянии или отсутствуют, за исключением следующего:

свободный аэростат эксплуатируется в соответствии с MEL, если такой был утвержден;

на свободный аэростат было выдано разрешение на выполнение полета в соответствии с применимыми требованиями к летной годности.

772. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации свободных аэростатов ночью обеспечивают оборудование следующим:

огнями для предупреждения столкновения;

средствами, обеспечивающими соответствующее освещение всех приборов и оборудования, необходимых для безопасной эксплуатации свободного аэростата;

портативными переносными работоспособными осветительными приборами для каждого члена экипажа.

773. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации свободных аэростатов днем по VFR обеспечивают оборудование следующим:

оборудованием, которое способно отображать направление полета;

оборудованием, которое способно измерять и отображать время в часах, минутах и секундах, вертикальную скорость, если это требуется руководством по эксплуатации ВС, барометрическую высоту, если это требуется руководством по эксплуатации ВС, соответствующими требованиями летной эксплуатации или, если необходимо контролировать высоту для определения момента использования кислорода на свободном аэростате.

774. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на свободном аэростате комплекта первой помощи (FIRST AID KIT), который располагается в легкодоступном для использования месте, поддерживается в эксплуатационном состоянии и не имеет лекарственных препаратов с истекшим сроком годности.

775. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов свободных аэростатов на высотах, где барометрическая высота превышает 3050 метров (10000 футов), обеспечивают наличие достаточного объема кислорода для:

членов экипажа на период времени более, чем 30 минут полета в случаях, когда полет проходит на барометрической высоте 3050–4000 метров (10000–13000 футов);

всех членов летного экипажа и пассажиров в течение любого периода времени, когда барометрическая высота превышает 4000 метров (13000 футов).

776. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на свободном аэростате, как минимум, одного переносного огнетушителя.

777. Командир свободного аэростата, совершающий полет над водной поверхностью, оценивает соответствующие риски для выживания лиц, находящихся на свободном аэростате, в случае вынужденной посадки на воду. На основе оценки рисков, командир принимает решение о наличии на свободном аэростате:

спасательного жилета для каждого находящегося на свободном аэростате человека или эквивалентного индивидуального плавсредства, которые надеты или располагаются в легкодоступных местах для человека, которому они предназначены;

ELT, способного передавать одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц в случаях, если на свободном аэростате находится более 6 человек;

ELT или индивидуального радиомаяка, способного одновременно передавать на частотах 121,5 МГц и 406 МГц, находящегося у члена экипажа или пассажира, ознакомленного с порядком его применения, в случаях, если на свободном аэростате находится до 6 человек включительно;

оборудования для подачи сигналов бедствия.

778. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов планеров над районами, где условия поисково-спасательных работ будут крайне затруднены, оборудуют свободные аэростаты сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием, которые соответствуют требованиям района полетов.

779. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на свободном аэростате следующих дополнительных средств:

779.1. защитных перчаток для каждого члена экипажа;

779.2. в случае тепловых свободных аэростатов:

резервного источника электропитания для оборудования зажигания;

средства измерения и индикации количества топлива;

кошмы или огнеупорного одеяла;

страховочного каната длиной не менее 25 метров;

779.3. в случае газовых свободных аэростатов:

ножа;

страховочного каната длиной не менее 20 метров из натурального волокна или электростатического проводящего материала.

780. Эксплуатант ВС или командир ВС обеспечивают наличие на борту свободных аэростатов радиосвязного оборудования, способного поддерживать двустороннюю радиосвязь с органами обслуживания воздушного движения и управления полетами.

Радиосвязное оборудование, если это требуется, должно обеспечивать передачу аварийных сигналов на частоте 121,5 МГц.

Приложение 1
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

ПЕРЕЧЕНЬ
документов, которые должны находиться на борту ВС при выполнении полетов

1. Регистрационное удостоверение.
2. Сертификат летной годности ВС.
3. Разрешение на эксплуатацию бортовых радиостанций ВС.
4. Сертификат по шуму на местности, если применимо.
5. Заверенная копия сертификата эксплуатанта ВС.
6. Заверенная копия эксплуатационных спецификаций к сертификату эксплуатанта ВС соответствующего типа ВС.
7. Соответствующие свидетельства авиационного персонала и медицинские заключения на каждого члена экипажа.
8. Страховые полисы: членов экипажа, инженерно-технического персонала, ВС, ответственности перед третьими лицами.
9. Бортовой журнал ВС.
10. Санитарный журнал ВС.
11. NOTAM, сборники аэронавигационной информации.
12. Действующие аэронавигационные карты маршрута предполагаемого полета и всех маршрутов, по которым полет рационально может быть изменен.
13. Метеорологическая информация.
14. РПП или его часть, касающаяся выполнения полетов. Части РПП, которые имеют отношение к обязанностям членов экипажа ВС, находящиеся в легкодоступных для членов экипажа местах.
15. Руководство по эксплуатации ВС.
16. Перечень минимального оборудования.
17. Программа авиационной безопасности.
18. Карты контрольных проверок.
19. Задание на полет.
20. Рабочий план полета.
21. Детализированный ATS FPL, если применимо.
22. Центровочный график.

23. Справка о наработке ВС и двигателей.

24. Тарировочные данные бортовых самописцев.

25. Справочные данные для расчета центровки ВС.

26. Процедуры и визуальные информационные сигналы для использования перехватывающими и перехваченными ВС.

27. Информация о поисково-спасательных службах зоны предполагаемого полета ВС.

28. Уведомление об отдельных категориях пассажиров и специальных грузах, если применимо.

29. Дополнительные документы, которые должны находиться на ВС, выполняющих воздушные перевозки грузов, международные полеты:

сводная загрузочная ведомость;

генеральная декларация;

пассажирский манифест;

грузовой манифест и подробные декларации на груз;

форма отчета об инциденте при воздушном движении (ICAO);

бланк технического акта (на русском и английском языках);

номер разрешения страны, над территорией которой выполняется полет (при выполнении чартерного рейса).

Приложение 2
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ
для запасного аэродрома пункта назначения, изолированного аэродрома назначения и запасного аэродрома на маршруте при планировании минимумов для полетов самолетов по IFR

№ п/п	Тип захода на посадку	Запланированные минимальные величины
1	2	3
1	CAT II и III	CAT I, RVR
2	CAT I	NPA, RVS (VIS) Высота нижней границы облачности равняется или превышает MDH
3	NPA	NPA, RVS (VIS) + 1000 м Высота нижней границы облачности равняется или превышает MDH + 60 метров (200 футов)
4	Заход по кругу	Заход по кругу

Приложение 3
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ
для запасного аэродрома пункта назначения при планировании минимумов для полетов вертолетов по IFR

№ п/п	Тип захода на посадку	Запланированные минимальные величины
1	2	3
1	CAT II и III	CAT I RVR
2	CAT I	CAT I + видимость 60 метров (200 футов)

3	NPA	NPA RVS (VIS) + 400 метров. Высота нижней границы облачности равняется или превышает MDH + 60 метров (200 футов)

Приложение 4
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

КАТЕГОРИИ И КЛАССЫ ВС

Таблица 1

Категории самолетов в зависимости от величины V_{AT}

№ п/п	Категория ВС	Диапазон V_{AT}	
		км/ч	узлов
1	2	3	4
1	A	менее 169	менее 91
2	B	от 169 до 223	от 91 до 120
3	C	от 224 до 260	от 121 до 140
4	D	от 261 до 306	от 141 до 165
5	E	от 307 до 390	от 166 до 210

Таблица 2

Категории ВС в зависимости от сертифицированной взлетной массы

№ п/п	Категория	Сертифицированная взлетная масса, кг	
		самолеты	вертолеты
1	2	3	4
1	Большие (тяжелые)	Свыше 5700	Свыше 3175
2	Легкие	От 750 до 5700	От 750 до 3175
3	Сверхлегкие	До 750	До 750

Таблица 3

Категории самолетов в зависимости от интенсивности турбулентности следа ВС

№ п/п	Категория	Сертифицированная взлетная масса ВС
1	2	3
1	тяжелое (H)	136 000 кг или более
2	среднее (M)	менее 136 000 кг, но более 7 000 кг
3	легкое (L)	7 000 кг или менее

Таблица 4

Класс ВС в зависимости от сертифицированной взлетной массы

№ п/п	Класс	Сертифицированная взлетная масса, кг	
		самолеты	вертолеты
1	2	3	4
1	1	75 000 и более	10 000 и более
2	2	От 30 000 до 75 000	От 5 000 до 10 000
3	3	От 10 000 до 30 000	От 2 000 до 5 000
4	4	До 10 000	До 2 000

Приложение 5
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

КОЛИЧЕСТВО
комплектов первой помощи, которые необходимо иметь на борту ВС в зависимости от количества установленных пассажирских кресел на ВС

№ п/п	Количество установленных пассажирских кресел	Количество комплектов первой помощи
1	2	3
1	0–100	1
2	101–200	2
3	201–300	3
4	301–400	4
5	401–500	5
6	501 или более	6

Приложение 6
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ
относительно запаса и подачи кислорода для самолетов с гермокабиной

№ п/п	Требования	Продолжительность и барометрическая высота в кабине
1	2	3
1	Авиационный персонал кабины летного экипажа при исполнении обязанностей в кабине	1. Все полетное время, когда барометрическая высота в кабине превышает 4 000 метров (13 000 футов). 2. Остаток полетного времени, когда барометрическая высота в кабине превышает 3 050 метров (10 000 футов) и не превышает 4 000 метров (13 000 футов), после начальных 30 минут на соответствующих высотах, но при никаких обстоятельствах не менее: 2.1. 30-минутный запас для самолетов, которые сертифицированы для эксплуатации на высотах меньших 7 600 метров (25 000 футов); 2.2. 2-часовой запас для самолетов, которые сертифицированы для эксплуатации на высотах больших 7 600 метров (25 000 футов)
2	Необходимые члены кабинного экипажа	3. Все полетное время, когда барометрическая высота в кабине превышает 4 000 метров (13 000 футов), но не менее 30-минутного запаса. 4. Остаток полетного времени, когда барометрическая высота в кабине превышает 3 050 метров (10 000 футов) и не превышает 4 000 метров (13 000 футов), после начальных 30 минут на соответствующих высотах
3	100 % пассажиров	5. Все полетное время, когда барометрическая высота в кабине превышает 4 550 метров (15 000 футов), но не менее 10-минутного запаса
4	30 % пассажиров	6. Все полетное время, когда барометрическая высота в кабине превышает 4 200 метров (14 000 футов) и не превышает 4 550 метров (15 000 футов)
5	10 % пассажиров	7. Остаток полетного времени, когда барометрическая высота в кабине превышает 3 050 метров (10 000 футов) и не превышает 4 200 метров (14 000 футов), после начальных 30 минут на соответствующих высотах

Приложение 7
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ
относительно запаса и подачи кислорода для самолетов без гермокабины

№ п/п	Требования	Продолжительность и барометрическая высота в кабине
1	2	3
1	Авиационный персонал кабины летного экипажа при исполнении обязанностей в кабине, а также члены экипажа, которые помогают летному экипажу выполнять их обязанности	Все полетное время, когда барометрическая высота превышает 3 050 метров (10 000 футов)
2	Необходимые члены кабинного экипажа	Все полетное время на барометрической высоте более 13 000 футов (4 000 метров) и для любого интервала времени более 30 минут – когда барометрическая высота превышает 3 050 метров (10 000 футов) и не превышает 4 000 метров (13 000 футов)
3	Дополнительные члены экипажа и 100 % пассажиров	Все полетное время, когда барометрическая высота превышает 13 000 футов (4 000 метров)
4	10 % пассажиров	Все полетное время после 30 минут на барометрической высоте, превышающей 3 050 метров (10 000 футов), и не превышает 4 000 метров (13 000 футов)

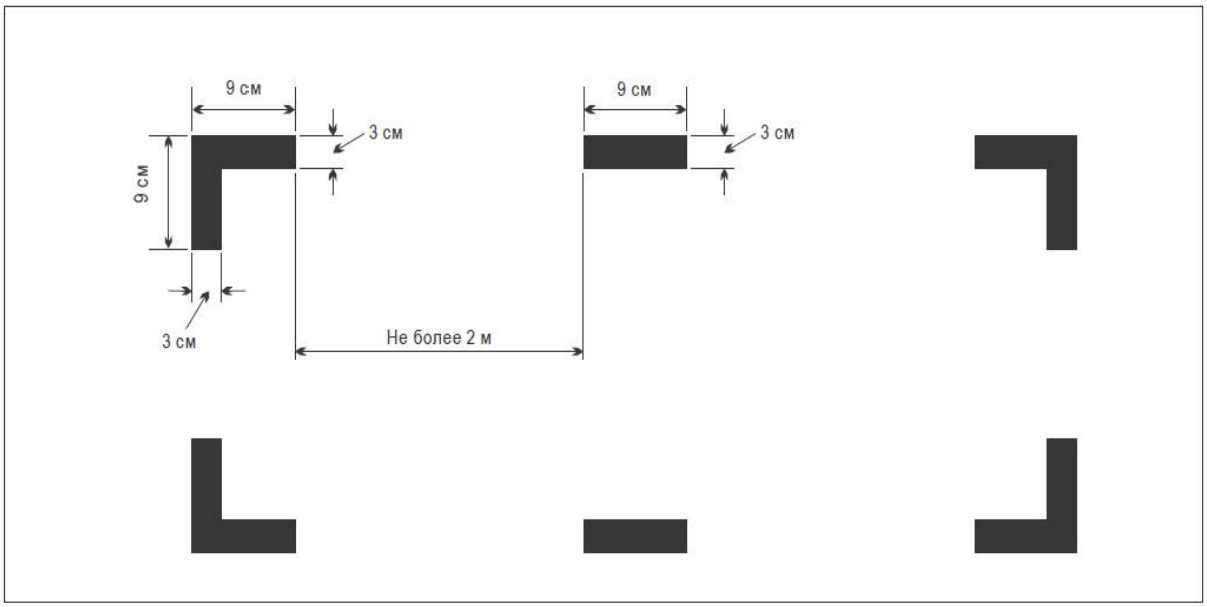
Приложение 8
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

МИНИМАЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО
переносных огнетушителей, которыми оснащаются самолеты в зависимости от MOPSC

№ п/п	MOPSC	Количество огнетушителей
1	2	3
1	7–30	1
2	31–60	2
3	61–200	3
4	201–300	4
5	301–400	5
6	401–500	6
7	501–600	7
8	601 или более	8

Приложение 9
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

СХЕМА
маркировки мест аварийного вскрытия фюзеляжа



Приложение 10
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

КОЛИЧЕСТВО
переносных мегафонов для каждой пассажирской кабины в зависимости от количества пассажирских мест

№ п/п	Количество пассажирских мест	Количество мегафонов
1	2	3
1	От 61 до 99	1
2	100 или более	2

Приложение 11
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ
относительно запаса и подачи кислорода для вертолетов

№ п/п	Требования	Продолжительность и барометрическая высота в кабине
1	2	3
1	Для вертолетов без гермокабины, относящихся к ВС сложной конструкции	
1.1	Авиационный персонал кабины летного экипажа при исполнении обязанностей в кабине, а также члены экипажа, которые помогают летному экипажу выполнять их обязанности	Все полетное время, когда барометрическая высота превышает 3 050 метров (10 000 футов)
1.2	Члены кабинного экипажа, которые необходимы	Все полетное время на барометрической высоте более 4 000 метров (13 000 футов) и для любого интервала времени более 30 минут – когда барометрическая высота превышает 3 050 метров (10 000 футов) и не превышает более 4 000 метров (13 000 футов)
1.3	Дополнительные членов экипажа и 100 % пассажиров	Все полетное время, когда барометрическая высота превышает более 4 000 метров (13 000 футов)
1.4	10 % пассажиров	Все полетное время после 30 минут на барометрической высоте, превышающей 3 050 метров (10 000 футов), но не более 4 000 метров (13 000 футов)
2	Для вертолетов без гермокабины, не относящихся к ВС сложной конструкции	
2.1	Авиационный персонал кабины летного экипажа при исполнении обязанностей в кабине, члены экипажа которого помогают летному экипажу выполнять их обязанности, а также необходимые члены кабинного экипажа	Все полетное время на барометрической высоте более 4 000 метров (13 000 футов) и для любого интервала времени более 30 минут – когда барометрическая высота превышает 3 050 метров (10 000 футов) и не превышает 4 000 метров (13 000 футов)
2.2	Дополнительные членов экипажа и 100 % пассажиров	Все полетное время, когда барометрическая высота превышает 4 000 метров (13 000 футов)
2.3	10 % пассажиров	Все полетное время после 30 минут на барометрической высоте, превышающей 3 050 метров (10 000 футов), и не превышает 4 000 метров (13 000 футов)

Приложение 12
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

СООТВЕТСТВИЕ ЗНАЧЕНИЙ
абсолютного давления при стандартной атмосфере значениям абсолютных высот

№ п/п	Абсолютное давление, гПа	Абсолютная высота	
		метры	футы
1	2	3	4
1	700	3 000	10 000
2	620	4 000	13 000
3	376	7 600	25 000

Приложение 13
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

МИНИМАЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО
переносных огнетушителей, которыми оснащаются вертолеты в зависимости от MOPSC

№ п/п	MOPSC	Количество огнетушителей
1	2	3
1	7–30	1
2	31–60	2
3	61–200	3

Приложение 14
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна с применением PBN

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
_____
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов с использованием PBN.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail:_____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов воздушного судна с использованием PBN: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Навигационные системы, производитель, модель и серийный номер	Запрашиваемая навигационная спецификация PBN

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с использованием PBN.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам с использованием PBN;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов с использованием PBN будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов с использованием PBN.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 15
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна в воздушном пространстве с MNPS

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с MNPS.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____
Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____
Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов в воздушном пространстве с MNPS: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Наличие допуска воздушного судна к полетам в условиях RVSM (да/нет), код приемоответчика	Допуск к полетам с использованием навигации, основанной на характеристиках PBN

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов в воздушном пространстве с MNPS.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам в воздушном пространстве с MNPS;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с MNPS будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов в воздушном пространстве с MNPS.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 16
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна в воздушном пространстве с RVSM

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____

с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов ВС в воздушном пространстве с RVSM: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Наличие допуска воздушного судна к полетам в условиях RVSM (да/нет), код приемоответчика

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов в воздушном пространстве с RVSM.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам в воздушном пространстве с RVSM;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов в воздушном пространстве с RVSM.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 17
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения
на выполнение полетов воздушных судов в LVO

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____

с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов в LVO:

взлет □

заход на посадку по CAT II (CAT III) □

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Информация о воздушных судах: _____
(перечень заявляемых ВС с указанием типа,

_____
модели, регистрационных знаков)

3. Планируемая дата начала полетов в LVO: _____

_____

4. Информация о квалификационных характеристиках членов экипажа и допуске летного состава к выполнению взлета в LVO, захода на посадку по CAT II (CAT III):

_____

5. Наличие программы технического обслуживания (регламента), отражающей особенности эксплуатации самолета по CAT II (CAT III):

_____

6. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения специального разрешения;

отвечать сертификационным требованиям и предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 18
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушных судов с использованием HUD, системы автоматической посадки, коллиматорного индикатора, систем EVS, SVS, CVS

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
_____
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов с использованием HUD, системы автоматической посадки, коллиматорного индикатора, систем EVS, SVS, CVS (нужное подчеркнуть).

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Информация о воздушных судах: _____
(с указанием типа, модели, изготовителя,
_____
регистрационных знаков)

3. Информация о квалификационных характеристиках членов экипажа и допуске летного состава к выполнению полетов с использованием HUD, системы автоматической посадки, коллиматорного индикатора, систем EVS, SVS, CVS: _____
_____

4. Планируемая дата начала полетов с использованием: _____
_____

5. Запрашиваемые расширенные эксплуатационные возможности и соответствующие эксплуатационные минимумы аэродрома:
_____
_____

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 19
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения
на выполнение полетов воздушных судов с EDTO

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____

с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна EDTO.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов с EDTO: _____

3. Регионы (маршруты) полетов: _____

4. Предполагаемое максимальное время ухода на запасной аэродром _____

5. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Запрашиваемые величины порогового времени/максимального времени ухода на запасной аэродром

6. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с EDTO.

7. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам в воздушном пространстве с EDTO;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна EDTO будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов с EDTO.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 20
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ
при планировании минимумов для запасного аэродрома на маршруте с EDTO

№ п/п	Тип захода на посадку	Минимум при планировании
1	2	3
1	Точный заход	DA/H + 200 футов RVR / VIS + 800 м
2	Система неточного захода на посадку или заход на посадку с круга	MDA/H + 400 футов RVR/VIS + 1500 м

Приложение 21
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение перевозок опасных грузов по воздуху

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
_____
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение перевозок опасных грузов по воздуху.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на выполнение перевозок опасных грузов по воздуху: _____

3. Информация о подготовке эксплуатанта воздушного судна:

Информация о воздушных судах			Наличие и количество подготовленных специалистов в области перевозки опасных грузов и категория обучения	Документ эксплуатанта ВС, определяющий порядок перевозки опасных грузов
Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер		

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области ГА осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов по перевозкам опасных грузов по воздуху.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение по перевозкам опасных грузов по воздуху;

на период действия специального разрешения на выполнение перевозок опасных грузов по воздуху будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов по перевозкам опасных грузов по воздуху.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 22
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов вертолетами по VFR с применением NVIS

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
_____
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов с применением NVIS.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов с применением NVIS: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации вертолета с NVIS в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с системами визуализации ночного видения.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам с системами визуализации ночного видения;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов с применением NVIS будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов с применением NVIS.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 23
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов вертолетами с проведением ННО

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____

с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов с проведением ННО.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов с проведением ННО: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации вертолета с проведением ННО в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с проведением ННО.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам с проведением ННО;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов с проведением ННО будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов с проведением ННО.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 24
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов вертолетами в целях HEMS

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____

с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов HEMS.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов HEMS: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель ВС, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации для выполнения полетов HEMS в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов HEMS.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам HEMS;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов HEMS будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов HEMS.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 25
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ
высоты нижней границы облачности и полетной видимости для выполнения полетов вертолетами в целях HEMS по ПВП

№ п/п	Время суток	Высота нижней границы облачности	Полетная видимость
1	День		
1.1		500 футов и более (150 метров и более)	В соответствии с применимыми минимумами VFR
1.2		499–300 футов (149–90 метров)	1500 м
2	Ночь		
2.1	без NVIS	1200 футов (360 метров)	5000 м
2.2	без NVIS	1500 футов (450 метров)	3000 м
2.3	с применением NVIS	1200 футов (360 метров)	3000 м

Приложение 26
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов вертолетами в открытом море

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
_____
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов в открытом море.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____
Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____
Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов в открытом море: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации для выполнения полетов в открытом море в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов в открытом море.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам в открытом море;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов в открытом море будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов в открытом море.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 27
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ
высоты нижней границы облачности и полетной видимости для выполнения полетов между объектами в открытом море по VFR

№ п/п	Состав экипажа	День		Ночь	
		Высота нижней границы облаков	Полетная видимость	Высота нижней границы облаков	Полетная видимость
1	2	3	4	5	6
1	один пилот	300 футов	3 км	500 футов	5 км
2	два пилота	300 футов	2 км	500 футов	5 км

Приложение 28
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов ночью или в приборных метеорологических условиях самолетами с одним газотурбинным двигателем

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
_____
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на SET-IMC эксплуатацию.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала SET-IMC эксплуатации: _____

_____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение на SET-IMC эксплуатацию в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением SET-IMC эксплуатации.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к SET-IMC эксплуатации;

на период действия специального разрешения на SET-IMC эксплуатацию будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к SET-IMC эксплуатации.

Руководитель заявителя _____ _____

(подпись) (фамилия, инициалы)

_____

(дата)

Приложение 29
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов с использованием электронной системы бортовой документации

1. Прошу провести проверку _____

(полное наименование заявителя)

_____

с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов с использованием электронной системы бортовой документации.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов с использованием электронной системы бортовой документации: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Наличие Руководства по работе с EFB	Наличие положительного итогового эксплуатационного отчета

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с использованием EFB.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам с использованием EFB;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов с использованием EFB будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов с использованием EFB.

Руководитель заявителя _____ _____

(подпись) (фамилия, инициалы)

_____

(дата)

Приложение 30
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

РАЗРЕШЕНИЕ
на осуществление специализированных операций с высокой степенью риска при выполнении авиационных работ

РАЗРЕШЕНИЕ **НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ОПЕРАЦИЙ С ВЫСОКОЙ СТЕПЕНЬЮ РИСКА ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ**
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ **ДЕПАРТАМЕНТ ПО АВИАЦИИ** **MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS** **DEPARTMENT OF AVIATION**
Номер разрешения
Наименование эксплуатанта воздушного судна _____ Адрес эксплуатанта воздушного судна _____ Телефон _____ факс _____ E-mail _____
Тип, модель воздушного судна и его регистрационные знаки _____
Специальные разрешения на осуществление специальных операций при выполнении авиационных работ _____ _____
Площадь или зона полномочия специальной эксплуатации воздушного судна _____ _____
Специальные ограничения _____ _____
Настоящим удостоверяется, что _____ допущен к осуществлению специализированных операций с высокой степенью риска при выполнении авиационных работ в соответствии с настоящим разрешением, стандартными эксплуатационными процедурами и авиационными правилами _____
Дата выдачи _____ (должность, подпись, фамилия, инициалы)

Приложение 31
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

СИСТЕМНЫЕ МИНИМУМЫ

№ п/п	Оборудование	Минимальная DH/MDH, в футах
1	2	3
1	Система посадки по приборам (ILS)	200
2	Глобальная навигационная спутниковая система (GNSS)/спутниковая расширенная система (SBAS) (горизонтальный точный заход на посадку с вертикальным наведением (LPV)	200
3	GNSS (горизонтальная навигация (LNAV)	250
4	GNSS/барометрическая вертикальная навигация (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
5	Курсовой маяк (LOC) с дальномерным маяком или без дальномерного радиомаяка (DME)	250
6	Заход на посадку по обзорному радиолокатору (SRA) (заканчивается на $^1/_2$ морской мили)	250
7	SRA (заканчивается на 1 морской миле)	300
8	SRA (заканчивается на 2 морских милях или более)	350
9	Всенаправленный радиомаяк (VOR)	300
10	VOR/DME	250
11	Ненаправленный радиомаяк (NDB)	350
12	NDB/DME	300
13	Навигационный радиокомпас (VDF)	350

Приложение 32
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

ЗНАЧЕНИЯ ВЕЛИЧИН
MDH и минимальной видимости для выполнения захода по кругу в зависимости от категории самолетов

№ п/п	Параметры	Категория самолетов			
		A	B	C	D
1	2	3	4	5	6
1	MDH, в футах	400	500	600	700
2	Минимальная метеорологическая видимость, в метрах	1500	1600	2400	3600

Приложение 33
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов с грузом на внешней подвеске

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____

с целью получения (подтверждения) специального разрешения на HESLO.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на HESLO: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации на осуществление SPO при выполнении HESLO в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и SPO при выполнении HESLO.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам на осуществление SPO при выполнении HESLO;

на период действия специального разрешения на осуществление SPO при выполнении HESLO будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к осуществлению SPO при выполнении HESLO.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 34
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей)

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____

с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение HEC.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на выполнение HEC: _____

_____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации на осуществление SPO при выполнении HEC в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и SPO при выполнении HEC.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам на выполнение HEC;

на период действия специального разрешения на осуществление SPO при выполнении HEC будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к осуществлению SPO при выполнении HEC.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 35
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушных судов на десантирование парашютистов или грузов

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____

с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов на десантирование парашютистов или грузов (нужное подчеркнуть).

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов на десантирование парашютистов или грузов: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации для выполнения полетов на десантирование парашютистов или грузов в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области ГА осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов на десантирование парашютистов или грузов.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам на десантирование парашютистов или грузов;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов на десантирование парашютистов или грузов будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов на десантирование парашютистов или грузов.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 36
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушных судов на пилотаж

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____

с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов на пилотаж.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов на пилотаж: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации для выполнения полетов на пилотаж в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность специально уполномоченному органу в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов на пилотаж.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам на пилотаж;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов на пилотаж будут обеспечены соответствие и сохранение технических и сертификационных требований к выполнению полетов на пилотаж.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 37
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

УВЕДОМЛЕНИЕ
о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта воздушного судна

<table>
<tr><td colspan="8">Уведомление
о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта воздушного судна</td></tr>
<tr><td colspan="8">Раздел 1</td></tr>
<tr><td colspan="4">1. Официальное наименование организации. Сведения о регистрации юридического лица:

Адрес организации: почтовый адрес, телефон, факс и адрес электронной почты

Банковские реквизиты:</td><td colspan="4">2. Адрес основного места деятельности, включая телефон, факс и адрес электронной почты:

Дополнительный служебный адрес:</td></tr>
<tr><td colspan="8">3. Предполагаемая дата начала деятельности и место базирования:</td></tr>
<tr><td>4.</td><td colspan="7">Руководящий состав организации</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">Фамилия, инициалы</td><td colspan="3">Должность</td><td colspan="2">Телефон, факс и адрес электронной почты</td></tr>
<tr><td>5.</td><td colspan="7">Лица, подлежащие тестированию знаний и согласованию в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации</td></tr>
<tr><td></td><td>Должность</td><td>Фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется, дата и год рождения</td><td>Образование (учреждение образования и год окончания)</td><td>Специальное образование</td><td>Стаж работы в гражданской авиации</td><td>Последние курсы повышения квалификации</td><td>Дата предыдущего тестирования, если применимо</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="8">Раздел 2</td></tr>
<tr><td>6.</td><td colspan="7">□ Эксплуатант планирует самостоятельно осуществлять техническое обслуживание в качестве одобренной организации по техническому обслуживанию
□ Эксплуатант планирует выполнять техническое обслуживание и проверки воздушных судов и связанного с ними оборудования с привлечением сторонних обслуживающих организаций по техническому обслуживанию
□ Эксплуатант планирует осуществлять техническое обслуживание с помощью одобренной организации по техническому обслуживанию</td></tr>
<tr><td colspan="8">7. Предполагаемые виды эксплуатации воздушных судов:</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ Пассажирские
□ Грузовые
□ Регулярные полеты</td><td colspan="4">□ Чартерные полеты
□ Авиационные работы</td></tr>
<tr><td colspan="8">Раздел 3</td></tr>
<tr><td colspan="6">8. Сведения о воздушных судах по их использованию (владение на праве собственности, оперативного управления, хозяйственного ведения, аренда или иное законное основание)</td><td colspan="2" rowspan="2">9. Географический район(ы) предполагаемых полетов и предполагаемая структура маршрутов:</td></tr>
<tr><td colspan="3">Количество воздушных судов, тип и модели. Регистрационные знаки ВС, если имеются:</td><td colspan="3">Количество пассажирских кресел и (или) коммерческая загрузка:</td></tr>
</table>

Раздел 4
10. Дополнительные сведения, позволяющие лучше ознакомиться с предполагаемым видом деятельности (при необходимости добавить дополнительные листы):
11. Предполагаемая подготовка персонала (тренировочные воздушные суда и (или) пилотажные тренажеры):
Раздел 5 (подписание и заполнение этой формы означают намерение подать заявление)
12. Должность _____ 13. Подпись _____ 14. Фамилия и инициалы _____ 15. Дата _____ (день, месяц, год)

Приложение 38
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

_____
(специально уполномоченный орган

_____
в области гражданской авиации)

ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу провести сертификационную проверку этапа инспекции и демонстрации _____
(полное наименование заявителя, местонахождение)
с целью _____
(получения сертификата эксплуатанта ВС, продления срока действия сертификата _____
эксплуатанта ВС, внесения изменений в эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатанта ВС)

Планируемая дата начала полетов _____

Перечень заявляемых (выполняемых) перевозок, работ _____
_____

Аэродром (вертодром) базирования _____
(номер, дата и срок действия
сертификата годности аэродрома (вертодрома)

Воздушные суда _____
(количество, тип и назначение эксплуатируемых воздушных судов)

Экипажи _____
(количество подготовленных экипажей по типам воздушных судов)

Государственная пошлина за сертификацию в размере _____ рублей оплачена, платежное поручение № _____ от _____ 20__ г.

Заявитель обязуется:

соблюдать сертификационные требования и предоставлять возможность работникам специально уполномоченного органа в области гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов;

своевременно и в установленном порядке вносить изменения в доказательную документацию, дело эксплуатанта, сертификат эксплуатанта воздушного судна и эксплуатационные спецификации к нему;

оплатить все расходы по сертификации и инспектированию.

Приложение: 1) доказательная документация на _____ листах;
(количество)

2) запросы на получение специальных разрешений на выполнение видов полетов и авиационных работ.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Главный бухгалтер заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

ОСНОВНЫЕ СВЕДЕНИЯ

Номер и дата выдачи сертификата эксплуатанта воздушного судна _____
_____
Код ИКАО _____
Код ИАТА _____
Полное и сокращенное наименование заявителя на русском языке _____
_____
Полное и сокращенное наименование заявителя на английском языке _____
(если предусмотрено
_____
учредительными документами)
Организационно-правовая форма заявителя _____
_____
Данные по государственной регистрации заявителя _____
_____
Местонахождение _____
_____
Почтовый адрес _____
Банковские реквизиты _____
Расчетный счет _____
Банк _____
Код банка _____
Виды воздушных перевозок и (или) авиационных работ _____
_____
_____
Регионы полетов _____
_____
Контактные телефоны _____
Факс _____
Адрес электронной почты _____
АФТН _____
SITA _____
_____
(должность, подпись руководителя, фамилия, инициалы)

Приложение 39
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

СВЕДЕНИЯ
о воздушных судах, летном составе, инженерно-техническом персонале, руководящем составе, об обеспечении полетов, о страховании

1. ВОЗДУШНЫЕ СУДА

1.1. Общие сведения

Тип воздушного судна	Регистрационный знак	Назначение воздушного судна	Заводской номер	Завод-изготовитель	Дата изготовления	Регистрационное удостоверение		Сертификат летной годности		Сертификат по шуму на местности		Максимальная масса (взлетная/посадочная, кг)	Максимальная пассажировместимость и грузоподъемность (человек, кг)	Центровка (%)		Дата крайнего взвешивания воздушного судна
						номер	дата выдачи	номер	срок действия	номер	дата выдачи			предельно передняя	предельно задняя	

1.2. Ресурсное состояние воздушных судов

Тип и регистрационный знак воздушного судна	Количество ремонтов	Дата и место последнего ремонта	Наработка с начала эксплуатации		Наработка после последнего ремонта		Остаток ресурса		Сведения о продлении ресурсов
			часов	посадок	часов	посадок	часов	посадок	

1.3. Разрешение на использование воздушных судов

Тип воздушного судна	Регистрационный знак воздушного судна	Разрешение на использование ВС (дата разрешения)						EFB, HUD и др.	Тип средств объективного контроля
		RVSM	RNAV PBN	TCAS	EDTO (ETOPS)	GPWS	MNPS		

1.4. Сведения по ВС (аренда, лизинг)

Тип воздушного судна	Регистрационный знак воздушного судна	Государство регистрации	Сертификат летной годности	Собственник	Договор		
					номер	дата	срок действия

1.5. Воздушные суда, переданные в аренду или работающие за рубежом

Тип воздушного судна	Регистрационный знак воздушного судна	Государство регистрации воздушного судна	Город и аэропорт базирования	Наименование арендатора (государство)	Вид аренды, работ или услуг за рубежом	Договор		
						номер	дата	срок действия

(должность) (подпись) (фамилия, инициалы)

2. ЛЕТНЫЙ СОСТАВ

2.1. Общие сведения

Должность	Фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется	Класс	Срок действия свидетельства авиационного персонала	Метеоминимум	Допуски к выполнению полетов	Налет общий	Налет по типам ВС (общий, часов, из них в качестве командира воздушного судна)	Дата медицинского заключения

2.2. Сведения по подготовке

Фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется	Первичная подготовка	Английский язык, наличие допуска к ведению связи	Переучивание на тип воздушного судна	Последние курсы повышения квалификации, в том числе по английскому языку и авиационной безопасности	Летные проверки	
					тип воздушного судна и вид проверки	дата, оценка

(должность) (подпись) (фамилия, инициалы)

3. ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПЕРСОНАЛ

Должность	Фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется	Класс	Срок действия свидетельства авиационного персонала	Первичная подготовка	Переучивание на тип воздушного судна	Наличие действующих допусков по типу воздушного судна	Общий стаж работы по техническому обслуживанию воздушного судна	Последние курсы повышения квалификации, в том числе по авиационной безопасности

(должность) (подпись) (фамилия, инициалы)

4. РУКОВОДЯЩИЙ ПЕРСОНАЛ ЗАЯВИТЕЛЯ

Должность	Фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется, дата и год рождения	Образование (учреждение образования и год окончания)	Специальное образование	Стаж работы в гражданской авиации	Последние курсы повышения квалификации	Дата предыдущего тестирования, если применимо

(должность) (подпись) (фамилия, инициалы)

5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

Виды обеспечения полетов воздушных судов	Организация, выполняющая обеспечение полетов воздушных судов	Договор на обеспечение полетов воздушных судов		
		номер	дата	срок действия

(должность) (подпись) (фамилия, инициалы)

6. СТРАХОВАНИЕ

Страховая компания	Тип и регистрационные знаки воздушных судов	Наличие и срок действия страховых полисов				
		воздушные суда	члены экипажей	перед третьими лицами	перед пассажирами	перед грузоотправителями

(должность) (подпись) (фамилия, инициалы)

Приложение 40
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

УТВЕРЖДАЮ
_____
(руководитель специально уполномоченного
_____
органа в области гражданской авиации)
____ _____ 20__ г.

КОМПЛЕКСНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ
по результатам сертификации

_____
(наименование эксплуатанта воздушного судна)

На основании оценки представленных документов, акта сертификационной проверки этапа инспекции и демонстрации от _____ № _____, письменного подтверждения заявителя об устранении замечаний (плана устранения замечаний) от _____ № _____ комиссия _____ _____, образованная приказом _____ от _____ № _____ считает, что _____
(наименование эксплуатанта)
соответствует требованиям законодательства в области гражданской авиации и ему может быть выдан сертификат эксплуатанта воздушного судна сроком на _____ год(а) на выполнение _____
(воздушных перевозок пассажиров (грузов), авиационных работ)
_____
с соблюдением ограничений, оговоренных в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта воздушного судна.

Председатель комиссии _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

Приложение 41
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

СЕРТИФИКАТ
эксплуатанта воздушного судна

<table>
<tr><td colspan="3">
РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ
REPUBLIC OF BELARUS</td></tr>
<tr><td colspan="3">МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
ДЕПАРТАМЕНТ ПО АВИАЦИИ
MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS
DEPARTMENT OF AVIATION</td></tr>
<tr><td colspan="3">СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО СУДНА
AIR OPERATOR CERTIFICATE</td></tr>
<tr><td>№
Дата истечения срока действия
_____
Expiry date</td><td>Наименование
эксплуатанта
Коммерческое название:
Dba trading name:
Адрес эксплуатанта:
Operator address:
Телефон:
Telephone:
Факс:
Fax:
E-mail
E-mail</td><td>Оперативная связь в эксплуатации

Контактная информация, позволяющая незамедлительно связаться с оперативным руководством, приведена в _____
Contact details, at operational management can be contacted without undue delay, are listed in the _____</td></tr>
<tr><td colspan="3">Настоящий сертификат удостоверяет в том, что _____ предоставлено право осуществлять виды воздушных перевозок и (или) авиационных работ как это определено в прилагаемых эксплуатационных спецификациях, в соответствии с Руководством по производству полетов и _____

This certificate certifies that _____ is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and the _____
_____</td></tr>
<tr><td colspan="2">Дата выдачи
Date of issue</td><td>Подпись
Signature
Должность
Title</td></tr>
</table>

Приложение 42
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ
к сертификату эксплуатанта воздушного судна

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ
(с соблюдением утвержденных условий в Руководстве по производству полетов)
OPERATIONS SPECIFICATIONS
(subject to the approved conditions in the operations manual)

Контактная информация выдавшего полномочного органа
Issuing authority contact details

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
ДЕПАРТАМЕНТ ПО АВИАЦИИ

MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS
DEPARTMENT OF AVIATION

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail _____
Telephone: Fax: E-mail

Сертификат эксплуатанта ВС № _____ Название эксплуатанта: _____
Air operator certificate № _____ Operator name: _____
Коммерческое название: _____ Дата _____ Подпись _____
Dba trading name: _____ Date _____ Signature _____

Модель воздушного судна: _____
Aircraft model: _____

Регистрационный знак воздушного судна _____
Registration marks _____

Виды полетов: коммерческие воздушные перевозки □ Пассажиры □ Грузы □ Прочее
Types of operation: Commercial air transportation Passengers Cargo Other

Районы полетов: _____
Area(s) of operation: _____

Специальные ограничения: _____
Special limitations: _____

СПЕЦИАЛЬНОЕ РАЗРЕШЕНИЕ SPECIFIC APPROVAL	ДА YES	НЕТ NO	ОПИСАНИЕ DISCRIPTION	ЗАМЕЧАНИЯ REMARKS
Опасные грузы Dangerous goods	□	□		
Полеты в условиях низкой видимости: Low visibility operations: Заход на посадку и посадка Approach and landing Взлет Take-off Расширенные эксплуатационные возможности Operational credit(s)	 □ □ □	 □ □ □	 КАТ _____ RVR: ___ м DH: ___ фут CAT _____ RVR: ___ mDH: ___ ft RVR: _____ м RVR: _____ m	
RVSM □ (Неприменимо) RVSM N/A	□	□		
EDTO □ (Неприменимо) EDTO N/A	□	□	Пороговое время _____ минуты Threshold time _____ minutes Максимальное время полета до запасного аэродрома _____ минуты Maximum diversion time ____minutes	

Навигационные спецификации (AR) для полетов в условиях PBN Navigation specifications (AR) for PBN operations	□	□		
Полеты в воздушном пространстве MNPS/Minimum navigation performance specification MNPS	□	□		
Допуск к использованию электронной информационной системы (EFB) Admission to the use of the electronic information system	□	□		
Эксплуатация самолетов с одним газотурбинным двигателем ночью или в IMC Operations of single-engined turbine aeroplane at night or in IMC (SET-IMC)	□	□		
Эксплуатация вертолетов при выполнении полетов с системой визуализации ночного видения Helicopter operations with the aid of night-vision imaging systems	□	□		
Вертолетные подъемные операции Helicopter hoist operations	□	□		
Вертолетная служба скорой медицинской помощи Helicopter emergency medical service operations	□	□		
Выполнение полетов вертолетов в открытом море Helicopter offshore operations	□	□		
Поддержание летной годности Continuing airworthiness	X	X		
Прочее Others				
Дата _____ Date			Подпись _____ Signature	
Страница ___ из __ Page of				

Приложение 43
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

Лицевая сторона

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

ДЕПАРТАМЕНТ ПО АВИАЦИИ

ЗАДАНИЕ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ № _____
от _____ 20__ г.

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

Должность _____
Управление (отдел) _____
Направляется в _____
(наименование эксплуатанта воздушного судна)
для _____
_____
_____
_____
(содержание задания)
с __ _____ 20__ г. по __ _____ 20__ г.
сроком на _____ день (дней).
_____
(должность, подпись, инициалы, фамилия)

Оборотная сторона

Отчет о выполнении задания
_____
_____
_____
_____
_____
_____
Подпись
__ _____ 20__ г.

Отметка о выполнении задания _____
_____
(должность, подпись, фамилия, инициалы)

Приложение 44
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

Форма

ПЕРЕЧЕНЬ
специальных разрешений для авиации общего назначения

ПЕРЕЧЕНЬ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАЗРЕШЕНИЙ ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ		
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ **ДЕПАРТАМЕНТ ПО АВИАЦИИ** **MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS** **DEPARTMENT OF AVIATION** Адрес: _____ Дата _____ Подпись _____ Телефон _____ Факс _____ E-mail_____		
Перечень специальных разрешений № _____ Фамилия, инициалы _____ Адрес _____ _____ Телефон _____ Факс _____ E-mail_____		
Тип и модель воздушного судна и регистрационные знаки		
Виды специализированных операций (SPO), если применимо:		
Специальные разрешения	Спецификации	Замечания

Приложение 45
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

СТАНДАРТНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ МАССЫ
пассажира с учетом массы ручной клади и младенцев на руках взрослого

Таблица 1

Для самолетов с MOPSC 20 мест или более

№ п/п	Категория пассажиров	Количество пассажирских мест 20 или более		Количество пассажирских мест 30 или более
		мужчины	женщины	все взрослые
1	2	3	4	5
1	взрослые	88 кг	70 кг	84 кг
2	дети	35 кг	35 кг	35 кг

Таблица 2

Для самолетов с MOPSC 19 мест или менее

№ п/п	Количество пассажирских мест	Масса		
		мужчины	женщины	дети
1	2	3	4	5
1	1–5	104 кг	86 кг	35 кг
2	6–9	96 кг	78 кг	35 кг
3	10–19	92 кг	74 кг	35 кг

Приложение 46
к Авиационным правилам
по сертификации деятельности
по выполнению воздушных
перевозок, авиационных работ
на гражданских воздушных судах

СТАНДАРТНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ МАССЫ
единицы багажа для самолетов с MOPSC 20 мест или более

№ п/п	Тип рейса	Стандартная масса единицы багажа
1	2	3
1	Внутренний	11 кг
2	В рамках Европейского региона	13 кг
3	Межконтинентальный	15 кг
4	Все остальные	13 кг