



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

2025-ч. 26-сентябрь № 03

Бишкек ш.
г. Бишкек

«КРАЭ-6, I бөлүм. Коммерциялык аба транспорту. Учактар. Аба кемелерин пайдалануу» Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин бекитүү жөнүндө

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 2023-жылдын 3-марттагы № 115 «Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин айрым ченем жаратуу ыйгарым укуктарын мамлекеттик органдарга жана жергиликтүү өз алдынча башкаруунун аткаруу органдарына өткөрүп берүү жөнүндө» токтомуна ылайык, ошондой эле Эл аралык жарандык авиация уюмунун (ИКАО) стандарттары жана сунушталуучу тажрыйбасы менен максималдуу бирдейлигин камсыз кылуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Тиркемеге ылайык, «Коммерциялык аба транспорту. Учактар. Аба кемелерин пайдалануу жөнүндө КРАЭ-6, I бөлүм» Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин мамлекеттик жана расмий тилдеринде бекитилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигине:

- ушул буйрукту аткарууга кабыл алсын;
- күчүнө кирген күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде Кыргыз Республикасынын ченемдик-укуктук актыларынын мамлекеттик реестрине киргизүү үчүн ушул буйрукту мамлекеттик жана расмий тилдерде кагаз жана электрондук түрдө Кыргыз Республикасынын Юстиция министрлигине, ошондой эле Кыргыз Республикасынын Президентинин Администрациясына маалымат үчүн жөнөтсүн;
- катталган күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде бул буйрук мамлекеттик жана расмий тилдерде «Эркин Тоо» газетасына жарыяласын.

3. Кыргыз Республиканын министрликтери, ведомстволору, жарандык авиация уюмдары жана окуу борборлору «Коммерциялык аба транспорту. Учактар. Аба кемелерин пайдалануу жөнүндө КРАЭ-6, I бөлүм» Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин аткарууга кабыл алсын.

4. Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигине:

Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин 2018-жылдын 10-сентябрындагы №6 буйругунун 1-пунктунун 2-абзацын «Кыргыз Республикасынын авиациялык эрежелери АПКР-6. I бөлүм. "Коммерциялык аба транспорту. Учактар. Аба кемелерин эксплуатациялоо" жараксыз деп табуу сунушталсын.

5. Бул буйрук расмий жарыяланган күндөн тартып күчүнө кирет.

6. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөөнү өзүмө калтырам.

**Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики
«АПКР-6, часть I. Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты.
Эксплуатация воздушных судов»**

В соответствии с постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики «О делегировании отдельных нормотворческих полномочий Кабинета Министров Кыргызской Республики государственным органам и исполнительным органам местного самоуправления» от 3 марта 2023 года № 115, а также в целях обеспечения максимального единообразия со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО), **приказываю:**

1. Утвердить Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-6, часть I. Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. Эксплуатация воздушных судов» на государственном и официальном языках согласно приложению.

2. Государственному агентству гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики:

- принять к исполнению настоящий приказ;
- направить настоящий приказ на государственном и официальном языках на бумажном и электронном носителях в Министерство юстиции Кыргызской Республики для включения в Государственный реестр нормативных правовых актов Кыргызской Республики, а также в Администрацию Президента Кыргызской Республики для информации, в течение трех рабочих дней со дня вступления в силу;

– опубликовать настоящий приказ на государственном и официальном языках в газете «Эркин Тоо» в течение трех рабочих дней со дня регистрации.

3. Министерством, ведомствам, организациям гражданской авиации и учебным центрам принять к исполнению Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-6, часть I. Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. Эксплуатация воздушных судов».

4. Рекомендовать Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики признать утратившим силу:

– второй абзац пункта 1 приказа Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики «Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики АПКР-6. Часть I. "Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. Эксплуатация воздушных судов" от 10 сентября 2018 года № 6;

5. Настоящий приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.

6. Контроль над исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Заместитель директора



К.Т. Төлөгөнов

Приложение к приказу Государственного
агентства гражданской авиации при
Кабинете Министров
Кыргызской Республики

№ 03 от «16» сентября 2025 года



**Авиационные правила Кыргызской Республики
"АПКР-6. Часть I. Коммерческий воздушный транспорт.
Самолеты. Эксплуатация воздушных судов"**

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ

[illegible]

Примечание. Записи о дате внесения изменений и дополнений в данный экземпляр и подпись лица, внесшего поправку в данный экземпляр, имеют отношение к держателю настоящих Правил.

Перечень страниц

§ 1. Сокращения.....	10
§ 2. Условные обозначения	13
Глава 1. Определения.....	14
Глава 2. Применение.....	30
Глава 3. Общие положения	31
§1. Соблюдение законов, правил и процедур.....	31
§ 2. Соблюдение иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур Кыргызской Республики.....	32
§ 3. Управление безопасностью полетов	32
§ 4. Употребление психоактивных веществ	34
§ 5. Слежение за воздушными судами	34
Глава 4. Производство полетов.....	35
§ 1. Эксплуатационные положения и средства	35
§ 2. Сертификация на право производства полетов и контроль (Сертификат эксплуатанта).....	37
§ 3. Надзор за производством полётов, выполняемых иностранным эксплуатантом.....	38
§ 4. Руководство по производству полетов	38
§ 5. Инструкция по эксплуатации. Общие положения	39
§ 6. Имитация аварийной обстановки в полете.....	39
§7. Контрольные карты.....	40
§ 8. Минимальные абсолютные высоты полета.....	40
§ 9. Эксплуатационные минимумы аэродромов	41
§ 10. Высота пролета над порогом ВПП при трехмерном (3D) заходе на посадку по приборам	44
§ 11. Учет заправки топливом и маслом	44
§ 12. Экипаж.....	44
§ 13. Пассажиры	44
§ 14. Подготовка к полетам	45
§ 15. Составление рабочего плана полета	46
§ 16. Запасные аэродромы	47
§ 17. Метеорологические условия	49

§ 18. Запас топлива	50
§ 19. Управление расходом топлива в полете	53
§ 20. Заправка с пассажирами на борту	54
§ 21. Запас кислорода.....	54
§ 22. Учет ограничений по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке	55
§ 23. Правила, выполняемые в полете. Эксплуатационные минимумы аэродрома	56
§ 24. Метеорологические наблюдения.....	58
§ 25. Опасные условия полета.....	58
§ 26. Члены летного экипажа на своих рабочих местах.....	58
§ 27. Пользование кислородом	59
§ 28. Защита бортпроводников и пассажиров на борту самолетов с герметизированными кабинами в случае разгерметизации	59
§ 29. Передаваемые во время полета оперативные указания	60
§ 30. Схемы полетов по приборам.....	60
§ 31. Эксплуатационные методы снижения авиационного шума	60
§ 32. Правила полетов самолетов, касающиеся скоростей набора высоты и снижения	60
§ 33. Правила эксплуатации самолета с учетом посадочных характеристик	61
§ 34. Обязанности командира воздушного судна	61
§ 35. Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера.....	62
§ 36. Дополнительные требования к производству полетов самолетов с газотурбинными двигателями продолжительностью более 60 мин до запасного аэродрома на маршруте, включая производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO).....	63
Требования к производству полетов продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте	63
§ 37. Требования к производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)	63
§ 38. Ручной багаж	65

§39. Дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом	65
§ 40. Контроль утомления	66
Глава 5. Эксплуатационные ограничения лётно-технических характеристик самолетов	68
§ 1. Общие положения	68
§ 2. Эксплуатационные ограничения лётно-технических характеристик, применяемые к самолетам, сертифицированным в соответствии с требованиями, содержащимися в частях IIIA и IIIB Приложения 8 к Конвенции о международной гражданской авиации.	69
§ 3. Ограничения по массе.....	70
§ 4. Сведения о препятствиях	71
§ 5. Дополнительные требования к производству полетов ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) на самолетах с одним газотурбинным двигателем	71
Глава 6. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация...	72
§ 1. Общие положения	72
§ 2. Самолеты, эксплуатируемые на основе соглашения, предусмотренного статьей 83 bis	73
§ 3. Все самолеты: все полеты	74
§ 4. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа	76
§ 5. Бортовые самописцы	76
§6. Самописцы полетных данных и бортовые системы регистрации данных	77
§ 7. Бортовые речевые самописцы и системы регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа	80
§ 8. Регистраторы линии передачи данных	82
§ 9. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина"	83
§ 10. Бортовые самописцы. Общие положения.....	84
§ 11. Восстановление данных бортовых самописцев	85
§ 12. Все самолеты, выполняющие полеты по ПВП	85
§ 13. Все самолеты: полеты над водной поверхностью. Гидросамолеты ...	86
§ 14. Сухопутные самолеты	86

§ 15. Все самолеты: полеты большой протяженности над водным пространством	87
§ 16. Все самолеты: полеты над специально обозначенными районами суши	88
§ 17. Все самолеты: высотные полеты	88
§ 18. Все самолеты: полеты в условиях обледенения	89
§ 19. Все самолеты: полеты по правилам полетов по приборам	89
§ 20. Все самолеты массой более 5700 кг: аварийный источник питания для электрических приборов, указывающих пространственное положение самолета.....	90
§ 21. Все самолеты: ночные полеты	91
§ 22. Герметизированные самолеты, выполняющие пассажирские перевозки: Метеорологический радиолокатор	91
§ 23. Все самолеты, выполняющие полеты на высотах более 15 000 м (49 000 фут): указатель уровня радиации.....	91
§ 24. Все самолеты, соответствующие содержащимся Стандартам сертификации по шуму	92
§ 25. Указатель числа Маха.....	92
§ 26. Самолеты, подлежащие оснащению Системами предупреждения о близости земли (GPWS).....	92
§ 27. Места членов кабинного экипажа на самолетах, перевозящих пассажиров	93
§ 28. Аварийный приводной передатчик (ELT)	94
§ 29. Определение местоположения самолета, терпящего бедствие	94
§ 30. Самолеты, которые должны быть оборудованы бортовой Системой предупреждения столкновений (БСПС II).....	95
§ 31. Требования, касающиеся приемоответчиков, передающих данные о барометрической высоте	95
§ 32. Микрофоны.....	96
§ 33. Турбореактивные самолеты. Система заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.....	96
§ 34. Все самолеты, эксплуатируемые одним пилотом по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью	96
§ 35. Самолеты, оборудованные Системами автоматической посадки, коллиматорным индикатором (HUD) или эквивалентными индикаторами, Системами технического зрения с расширенными возможностями	

визуализации (EVS), системами синтезированной визуализации (SVS) и/или комбинированными Системами визуализации (CVS)	97
§ 36. Электронные полетные планшеты (EFB). Оборудование EFB	97
§ 37. Функции EFB	97
§ 38. Специальное утверждение EFB	98
§ 39. Система информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП (ROAAS) для самолетов с газотурбинными двигателями.....	98
Глава 7. Бортовое связное и навигационное оборудование и оборудования наблюдения	98
§ 1. Связное оборудование	98
§ 2. Навигационное оборудование	100
§ 3. Оборудование наблюдения	103
§ 4. Установка оборудования	104
§ 5. Управление электронными навигационными данными	104
Глава 8. Поддержание летной годности самолетов.....	104
§ 1. Обязанности эксплуатанта, по поддержанию летной годности.....	104
§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания	105
§ 3. Программа технического обслуживания	106
§ 4. Регистрируемые данные о поддержании летной годности	106
§ 5. Информация о сохранении летной годности	107
§ 6. Модификации и ремонт	107
§ 7. Утвержденная организация по техническому обслуживанию	107
§ 8. Свидетельство о техническом обслуживании.....	108
Глава 9. Летный экипаж самолета	108
§1. Состав летного экипажа	108
§ 2. Бортрадист	109
§ 3. Бортинженер	109
§ 4. Штурман.....	109
§ 5. Обязанности членов летного экипажа в аварийной обстановке	109
§ 6. Программа подготовки членов летного экипажа	110
§ 7. Квалификация	115
§ 8. Предшествующий опыт работы членов экипажа воздушного судна .	115

§ 9. Предшествующий опыт работы сменного пилота на крейсерском этапе полета.....	116
§ 10. Предоставление командиру воздушного судна права использовать конкретные районы, маршруты и аэродромы	116
§ 11. Квалификационные проверки пилотов	118
§ 12. Производство полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом	119
§ 13. Снаряжение летного экипажа	120
Глава 10. Сотрудник по обеспечению полетов/ Полетный диспетчер ..	120
Глава 11. Руководства, бортовые журналы и учетные документы	121
§ 1. Летное руководство	122
§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания	122
§ 3. Программа технического обслуживания	123
§ 4. Бортовой журнал	123
§ 5. Учет бортового аварийно-спасательного оборудования	124
§ 6. Записи бортовых самописцев	124
Глава 12. Члены кабинного экипажа.....	124
§ 1. Распределение обязанностей в аварийной обстановке	124
§ 2. Места членов кабинного экипажа при аварийной эвакуации	125
§ 3. Безопасность членов кабинного экипажа во время полета	125
§ 4. Подготовка	125
Глава 13. Безопасность	126
§1. Внутренние коммерческие полеты.....	126
§ 2. Безопасность кабины летного экипажа.....	126
§ 3. Контрольный перечень правил обыска самолета	127
§ 4. Программы подготовки	127
§ 5. Донесение об актах незаконного вмешательства	128
§ 6. Прочие положения	128
Глава 14. Опасные грузы.....	129
§1. Ответственность	129
§2. Эксплуатанты, не имеющие специального утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза.....	129

§ 3. Эксплуатанты, имеющие специальное утверждение на перевозку опасных грузов в качестве груза.....	129
§ 4. Предоставление информации	130
§5. Внутренние коммерческие авиатранспортные перевозки	131
Глава 15. Безопасность грузового отсека	131
§1. Перевозка изделий в грузовом отсеке.....	131
§2. Противопожарная защита.....	131
Глава 16. Аэродром базирования эксплуатанта.....	132
Приложение 1	134
Бортовые огни самолетов	133
Приложение 2	138
Структура и содержание Руководства по производству полетов	138
Приложение 3	144
Требования к характеристикам Системы измерения высоты для полетов в воздушном пространстве RVSM	144
Приложение 4	145
Контроль за обеспечением эксплуатантами безопасности полетов	145
Приложение 5	148
Сертификат эксплуатанта (СЭ).....	148
Приложение 6	153
Требования к системе управления рисками, связанными с утомлением	153
Приложение 7	157
Бортовые самописцы	157
Приложение 8	187
Определение местоположения самолета, терпящего бедствие	187
Приложение 9	191
Запасы медицинских средств.....	191
Приложение 10	195
Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis.....	195
Приложение 11	197
Сертификация и проверка деятельности эксплуатанта.....	197
Приложение 12	209

Минимальный перечень оборудования (MEL)	209
Приложение 13	211
Система документации по безопасности полетов	211
Приложение 14	215
Уровни аварийно-спасательного и противопожарного обслуживания (RFFS)	215
Приложение 15	222
Опасные грузы	222
Приложение 16	231
Положение о нормах рабочего времени и времени отдыха членов экипажа воздушных судов гражданской авиации Кыргызской Республики	231
Приложение 17	256
Справочник по действующим положениям, касающимся бортовых самописцев	256
Приложение 18	262
Перерывы в выполнении полётов.	262

Сокращения и условные обозначения

§ 1. Сокращения

АПКР – Авиационные правила Кыргызской Республики
АСУП – автоматическая система управления полетом
БСПС – бортовая система предупреждения столкновений
ВВП – вертикальный взлет и посадка
ВМУ – визуальные метеорологические условия
ВСУ – вспомогательная силовая установка
гПа – гектопаскаль
д. рт. ст. – дюймов ртутного столба
ИВС – истинная воздушная скорость
ИЗС – индикаторная земная скорость
ИНС – инерциальная навигационная система
КАТ. I – категория I
КАТ. II – категория II
КАТ. III – категория III
КВС – командир воздушного судна
кг – килограмм
кг/м² – килограмм на метр в квадрате
км – километр
км/ч – километр в час
м – метр
мбар – миллибар
м/с – метр в секунду
м/с² – метр в секунду в квадрате
МГц – мегагерц
м. миля – морская миля
Н – ньютон
ОВД – обслуживание воздушного движения
ОрВД – организация воздушного движения
ПВП – правила визуальных полетов
ПМУ – приборные метеорологические условия
ППП – правила полетов по приборам
РДПВ – располагаемая дистанция прерванного взлета
РЛЭ – руководство по летной эксплуатации
РПД – располагаемая посадочная дистанция
см – сантиметр
УВД – управление воздушным движением
уз – узел
уз/с – узел в секунду
фут/мин – фут в минуту
ЧМ – частотная модуляция
ЭП – эшелон полета

AC – переменный ток
 ADRS – бортовая система регистрации данных
 ADS – автоматическое зависимое наблюдение
 ADS-C – контрактное автоматическое зависимое наблюдение
 AEO – все исправные двигатели
 AGA – аэродромы, воздушные трассы и наземные средства
 AIG – расследование и предотвращение авиационных происшествий
 AIR – бортовой регистратор визуальной обстановки
 AIRS – бортовая система регистрации визуальной обстановки
 AOC – сертификат эксплуатанта
 APCH – заход на посадку
 AR – санкционируемый
 ARINC – "Аэронавтика радио инкорпорейтед"
 ASE – погрешность системы измерения высоты
 ASIA/PAC – регион Азии/Тихоокеанский регион
 ATN – сеть авиационной электросвязи
 CARS – система регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа
 CDL – перечень отклонений от конфигурации
 CFIT – столкновение исправного воздушного судна с землей
 COMAT – материалы эксплуатанта
 CPDLC – связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных
 CRM – управление ресурсами экипажа
 CVR – бортовой речевой самописец
 CVS – комбинированная система визуализации
 DA – абсолютная высота принятия решения
 DA/H – абсолютная/относительная высота принятия решения
 DC – постоянный ток
 D-FIS – полетно-информационное обслуживание по линии передачи данных
 DH – относительная высота принятия решения
 DLR – регистратор линии передачи данных
 DLRS – система регистрации линии передачи данных
 DME – дальномерное оборудование
 DSTRK – линия заданного пути
 EDTO – производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром
 EFB – электронный полетный планшет
 EFIS – электронная система пилотажного оборудования воздушного судна
 EGT – температура выхлопных газов
 ELT – аварийный приводной передатчик
 ELT(AD) – автоматический разворачиваемый ELT
 ELT(AF) – автоматический стационарный ELT
 ELT(AP) – автоматический переносной ELT
 ELT(S) – аварийно-спасательный ELT

EPR – степень повышения давления в двигателе
 EUROCAE – Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации
 EVS – система технического зрения с расширенными возможностями визуализации
 FANS – будущие аэронавигационные системы
 FDAP – программа анализа полетных данных
 FDR – самописец полетных данных
 FFS – полнофункциональный летний симулятор с подвижной платформой.
 FSTD – устройство для моделирования полета
 g – нормальное ускорение
 GCAS – система предупреждения столкновений с землей
 GNSS – глобальная навигационная спутниковая система
 GPWS – система предупреждения о близости земли
 HUD – коллиматорный индикатор
 ILS – система посадки по приборам
 ISA – международная стандартная атмосфера
 lb – фунт
 lbf – фунт-сила
 LED – светодиод
 LPC – линейная проверка квалификации
 MDA – минимальная абсолютная высота снижения
 MDA/H – минимальная абсолютная/относительная высота снижения
 MDH – минимальная относительная высота снижения
 MEL – минимальный перечень оборудования
 MLS – микроволновая система посадки
 MMEL – типовой минимальный перечень оборудования
 MNPS – требования к минимальным навигационным характеристикам
 MOPS – стандарты минимальных эксплуатационных характеристик
 N1 – число оборотов ротора компрессора низкого давления (двухступенчатый компрессор); число оборотов вентилятора (трехступенчатый компрессор)
 N2 – число оборотов ротора компрессора высокого давления (двухступенчатый компрессор); число оборотов ротора компрессора промежуточного давления (трехступенчатый компрессор)
 N3 – число оборотов компрессора высокого давления (трехступенчатый компрессор)
 NAV – навигация
 NVIS – система ночного видения
 OCA – абсолютная высота пролета препятствий
 OCA/H – абсолютная/относительная высота пролета препятствий
 OCH – относительная высота пролета препятствий

OEI – один неработающий двигатель
OPC – Операционная проверка квалификации
PANS – Правила аэронавигационного обслуживания
PBC – связь, основанная на характеристиках
PBN – навигация, основанная на характеристиках
PBS – наблюдение, основанное на характеристиках
RCP – тип требуемых характеристик связи
RNAV – зональная навигация
RNP – требуемые навигационные характеристики
RSP – требуемые характеристики наблюдения
RTCA – Радиотехническая авиационная комиссия
RVR – дальность видимости на ВПП
RVSM – сокращенный минимум вертикального эшелонирования
SOP – стандартные эксплуатационные правила
SST – сверхзвуковой воздушный транспорт
STOL – короткий взлет и посадка
SVS – система синтезированной визуализации
TAS – истинная скорость
TAWS – система предупреждения об опасности сближения с землей
TCAS – система выдачи информации о воздушном движении и предупреждении столкновений
TLA – угол рычага управления двигателем
TLS – целевой уровень безопасности полетов
TVE – суммарная ошибка по высоте
UTC – Всемирное координированное время
VD – расчетная скорость пикирования
VMC – минимальная эволютивная скорость с неработающим критическим двигателем
VOR – всенаправленный ОВЧ-радиомаяк
VS0 – скорость сваливания или минимальная скорость установившегося полета в посадочной конфигурации
VS1 – скорость сваливания или минимальная скорость установившегося полета в установленной конфигурации
VTOL – вертикальный взлет и посадка
WXR – погодные условия

§ 2. Условные обозначения

°C – градусы Цельсия

% – процент

Глава 1. Определения

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

Абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DA) – установленная абсолютная или относительная высота при трехмерном (3D) 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.

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

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

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

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

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

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

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

Автоматический стационарный ELT (ELT(AF)) – автоматически срабатывающий ELT, стационарно установленный на борту воздушного судна.

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

Автоматически развертываемый ELT (ELT(AD)) – ELT, который неподвижно закрепляется на борту воздушного судна и автоматически развертывается, и срабатывает в результате удара, а, в некоторых случаях, также приводится в действие гидростатическими датчиками. Предусмотрено также его развертывание вручную.

Аварийно-спасательный ELT (ELT(S)) – ELT, который снимается с борта воздушного судна, размещается таким образом, чтобы его можно было легко использовать в аварийной обстановке, и приводится в действие вручную оставшимися в живых.

Авиационные спецработы – полеты воздушных судов, планеров, дельтапланов, воздушных шаров и других летательных аппаратов, которые используются для обеспечения специализированных видов обслуживания в таких областях, как сельское хозяйство, строительство, фотографирование, топографическая съемка, воздушная реклама, наблюдение и патрулирование, поиск и спасание, репортажи с воздуха, прыжки с парашютом, перевозка грузов на внешней подвеске и других подобных видов обслуживания.

Автоматически отделяемый бортовой самописец (ADFR) – устанавливаемый на воздушном судне бортовой самописец, который способен автоматически отделяться от воздушного судна.

Анализ полетных данных – процесс анализа зарегистрированных полетных данных в целях повышения уровня безопасности полетов.

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.

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

Аэродром базирования (базовый аэродром) — аэродром, определённый эксплуатантом и утверждённый Органом гражданской авиации как основное место размещения воздушных судов, экипажей и инфраструктуры для организации полётов, и технического обслуживания.

Базовое воздушное судно – воздушное судно с минимальным составом оборудования, необходимого для выполнения взлета, захода на посадку и посадки в предполагаемых условиях.

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

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

Бортовой самописец – любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия/инцидента.

Визуальные метеорологические условия (ВМУ) – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их. Установленные минимумы содержатся в главе 3 АПКР-2.

Воздушное судно – любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной или водной поверхности.

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

Возможности человека – способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

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

Время полета – см. полетное время.

Государство аэродрома – государство, на территории которого расположен аэродром.

Государство регистрации – государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

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

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

Двигатель – устройство, используемое или предназначенное для использования с целью приведения в движение воздушного судна. Оно

включает по крайней мере те компоненты и оборудование, которые необходимы для функционирования и контроля, но не включает воздушный винт/несущие винты (если они применяются).

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

Примечание. Дополнительная информация о дескрипторах состояния поверхности ВПП содержится в АПКР-14 Глава 1. Общие требования к аэродромам §1. Термины и определения.

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

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

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

Запасной аэродром пункта назначения – запасной аэродром, на котором сможет произвести посадку воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки.

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

Заходы на посадку по приборам – заход на посадку или посадка с использованием приборов навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам. Имеется два метода выполнения захода на посадку по приборам:

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

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

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

а) наземного радионавигационного средства, либо

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

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

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

Изолированный аэродром – аэродром пункта назначения, для которого отсутствует запасной аэродром пункта назначения, пригодного для данного типа самолета.

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

Командир воздушного судна – пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.

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

Коммерческая воздушная перевозка – полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму.

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

Краткое описание соглашения – документ, прилагаемый к зарегистрированному в Совете ИКАО соглашению, предусмотренному

статьей 83 bis Конвенции, в котором кратко и четко определяются функции и обязанности, передаваемые государством регистрации другому государству.

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

Крейсерский эшелон – эшелон, выдерживаемый в течение значительной части полета.

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

Примечание. Термин «ETOPS» применялся до принятий ИКАО термина «EDTO». В связи с этим термины «ETOPS» и «EDTO» до отмены термина «ETOPS» будут означать одно и то же.

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.

Крупногабаритный самолет – самолет, у которого максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг.

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

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

Максимальная масса – максимальная сертифицированная взлетная масса.

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

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

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

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

Минимальный перечень оборудования (MEL) – перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с MMEL для данного типа воздушных судов или более жесткими требованиями.

Модификация – изменение конструкции типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта.

Модификация может также включать выполнение модификации, которая представляет собой задачу технического обслуживания, обусловленную свидетельством о техническом обслуживании.

Мокрая ВПП – поверхность ВПП, покрытая любым видимым слоем влаги или воды глубиной до 3 мм включительно, в пределах зоны, предназначенной для использования.

Наблюдение, основанное на характеристиках (PBS) – наблюдение, основанное на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению обслуживания воздушного движения. Требуемые характеристики наблюдения (RSP) включают в себя требования к характеристикам наблюдения, относимые к компонентам системы в отношении обеспечения наблюдения и соответствующего времени передачи данных, непрерывности, готовности, целостности, точности данных наблюдения, безопасности и функциональности, необходимых для выполнения предлагаемой операции в контексте конкретной концепции воздушного пространства.

Навигация, основанная на характеристиках (PBN) – зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, по схеме захода на посадку по приборам или в установленном воздушном пространстве. Требования к характеристикам определяются в навигационных спецификациях (спецификация RNAV, спецификация RNP) в виде точности, целостности, непрерывности, готовности и функциональных возможностей, необходимых для выполнения планируемого полета в контексте концепции конкретного воздушного пространства.

Навигационная спецификация – совокупность требований к воздушному судну и летному экипажу, необходимых для обеспечения полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках, в пределах

установленного воздушного пространства. Имеются два вида навигационных спецификаций:

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

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

Примечание. Термин RNP, ранее определяемый как "перечень навигационных характеристик, необходимых для выполнения полетов в пределах установленного воздушного пространства", был исключен из Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации, поскольку над концепцией RNP стала преобладать концепция PBN. В настоящее время используется исключительно в контексте навигационных спецификаций, которые включают требование о контроле за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, например RNP 4 относится к воздушному судну и предъявляемым эксплуатационным требованиям, включая требование в отношении характеристики выдерживания заданной траектории в боковой плоскости с точностью 4 м. мили при обеспечении на борту воздушного судна контроля за выдерживанием и выдачи предупреждений о несоблюдении характеристик.

Наземное обслуживание – обслуживание, необходимое для прибытия воздушного судна в аэропорт и его вылета из аэропорта, помимо обслуживания воздушного движения.

Небольшой самолет – самолет, у которого максимальная сертифицированная взлетная масса 5700 килограммов или меньше.

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

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

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

Орган гражданской авиации – уполномоченный государственный орган, осуществляющий государственное регулирование и надзор в области гражданской авиации Кыргызской Республики.

Опасные грузы – изделия или вещества, которые способны создавать угрозу здоровью, безопасности, имуществу или окружающей среде и которые указаны в Перечне опасных грузов, приведенном в Технических инструкциях, или которые классифицируются в соответствии с этими Инструкциями. Опасные грузы классифицируются в главе 3 АПКР-18.

Перечень отклонений от конфигурации (CDL) – перечень, составляемый организацией, ответственной за конструкцию типа, утверждаемый государством разработчика, определяющий все внешние части типового воздушного судна, которые могут отсутствовать в начале полета, и содержащий, при необходимости, любую информацию о соответствующих эксплуатационных ограничениях и изменениях летно-технических характеристик.

Переходная подготовка (Conversion Course) – это программа обучения, предназначенная для подготовки авиационного персонала (пилотов, бортпроводников, технического персонала) к эксплуатации воздушного судна нового типа, переходу в новую авиакомпанию или адаптации к новым операционным требованиям.

План полета – определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна.

Примечание. Перед термином "план полета" могут употребляться слова "предварительный", "представленный", "текущий", или "рабочий" для обозначения условий и различных этапов полета.

Когда перед этим термином употребляется слово "сообщение", это обозначает содержание и формат передаваемых данных плана полета.

Предварительный план полета (PFP) – информация о полете, представленная эксплуатантом или назначенным представителем для проведения совместного планирования полета до представления плана полета.

Представленный план полета (FPL или eFPL) – последний план полета, представленный пилотом, эксплуатантом или его уполномоченным представителем для использования органами ОВД.

Примечание. FPL означает представленный план полета, обмен которым осуществляется с использованием авиационной фиксированной службы, в то время как eFPL означает представленный план полета, обмен которым осуществляется с использованием обслуживания полетов и потоков движения: информация для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE). eFPL позволяет осуществлять обмен дополнительной информацией, которая не содержится в FPL.

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

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

Полет воздушного судна авиации общего назначения – полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ.

Полетное время, время полета: самолеты – общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его остановки по окончании полета.

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

Полеты в условиях низкой видимости (LVO) – заход на посадку при значениях RVR менее 550 м и/или при значениях DH менее 60 м (200 фут) или взлет при значениях RVR менее 400 м.

Пороговое время – установленное Органом гражданской авиации расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует специального утверждения полета EDTO Органом гражданской авиации.

Приборные метеорологические условия (ПМУ) – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков. Эти величины меньше минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий.

Установленные минимумы для визуальных метеорологических условий содержатся в п.3.9.1 АПКР-2.

Пригодный для выполнения полетов – состояние воздушного судна, двигателя, воздушного винта или части, при котором они соответствуют их утвержденной конструкции и способны обеспечивать безопасную эксплуатацию.

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

Производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) – любые полеты самолета с двумя или более газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное Органом гражданской авиации.

Психоактивные вещества – алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители; табак и кофеин исключены.

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

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

Располагаемая посадочная дистанция (РПД) – длина ВПП, которая объявлена располагаемой и пригодной для пробега самолета после посадки.

Расширенные эксплуатационные возможности – дополнительные утвержденные возможности, позволяющие усовершенствованному воздушному судну использовать более низкие эксплуатационные минимумы аэродрома по сравнению с минимумами, обычно утвержденными для базового воздушного судна, основанные на технических характеристиках систем усовершенствованного воздушного судна, использующих имеющуюся внешнюю инфраструктуру.

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

Ремонт – восстановление летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части после их повреждения или износа согласно соответствующим нормам летной годности.

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

Руководство полетами – осуществление полномочий в отношении начала, продолжения или окончания полета, а также изменения маршрута в интересах безопасности воздушного судна, регулярности и эффективности полета.

Руководство по производству полетов – руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей.

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

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

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

Свидетельство о техническом обслуживании – документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение указанных в нем работ по техническому обслуживанию согласно соответствующим нормам летной годности.

Связь, основанная на характеристиках (PBC) – связь, основанная на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению обслуживания воздушного движения.

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

Сертификат эксплуатанта (СЭ) – сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие воздушные перевозки.

Система документации по безопасности полетов – комплект взаимосвязанных, установленных эксплуатантом документов, содержащих в систематизированном виде информацию, необходимую для полетных и наземных операций, и включающих, как минимум, руководство по производству полетов и руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания.

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

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

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

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

Система управления рисками, связанными с утомлением (FRMS) – опирающаяся на данные система непрерывного мониторинга связанных с утомлением рисков для безопасности полетов и управления ими, основанная на научных принципах и знаниях, а также эксплуатационном

опыте и обеспечивающая выполнение соответствующим персоналом своих функций в состоянии надлежащего уровня активности.

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

Служебное время – период времени, который начинается в момент, когда член летного или кабинного экипажа по указанию эксплуатанта прибывает и для исполнения или приступить к исполнению служебных обязанностей, и заканчивается в момент, когда такое лицо освобождается от исполнения всех служебных обязанностей.

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

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

Сменный пилот на крейсерском этапе полета – член летного экипажа, который назначается для выполнения функций пилота на крейсерском этапе полета на время запланированного отдыха командира воздушного судна или второго пилота.

Соответствующие нормы летной годности – всеобъемлющие и подробные нормы летной годности, установленные, принятые или признанные Органом гражданской авиации для рассматриваемого класса воздушных судов, двигателей или воздушных винтов.

Соответствующий полномочный орган ОВД – назначенный государством соответствующий полномочный орган, на который возложена ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в пределах данного воздушного пространства.

Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер – лицо, назначенное эксплуатантом для осуществления контроля и наблюдения за производством полетов, независимо от наличия у него свидетельства, которое имеет квалификацию, соответствующую требованиям АПКР-1, и оказывает поддержку, проводит инструктаж и/или помогает командиру воздушного судна в обеспечении безопасного выполнения полета.

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

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

Специальное утверждение – специальное утверждение представляет собой утверждение, документально подтвержденное в эксплуатационных спецификациях на выполнение коммерческих воздушных перевозок, или в перечне специальных утверждений – на выполнение некоммерческих перевозок.

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

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

Схема захода на посадку по приборам (IAP) – серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте. Схемы захода на посадку по приборам классифицируются следующим образом:

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

Примечание. Полеты по схемам неточного захода на посадку могут выполняться с использованием метода захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA). CDFA с консультативным наведением VNAV, рассчитываемым бортовым оборудованием считается трехмерным (3D) заходом на посадку по приборам. CDFA с расчетом требуемой вертикальной скорости снижения вручную считается двухмерным (2D) заходом на посадку по приборам.

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

Схема точного захода на посадку (PA) – схема захода на посадку по приборам на основе использования навигационных систем (ILS, MLS, GLS и SBAS KAT I), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов

на посадку по приборам типа А или В. Типы заходов на посадку по приборам указаны в п. 69 настоящих Правил.

Текущий план полета (CPL) – план полета, который отражает возможные изменения в представленном плане полета, обусловленные последующими диспетчерскими разрешениями АТС.

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

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

Тренажерное устройство имитации полета – любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

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

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

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

Усовершенствованное воздушное судно – воздушное судно, оснащенное оборудованием, дополняющим оборудование, необходимое для выполнения базовым воздушным судном взлета, захода на посадку или посадки в конкретных условиях.

Утомление – физиологическое состояние пониженной умственной или физической работоспособности в результате бессонницы, длительного бодрствования, фазы суточного ритма, и/или рабочей нагрузки (умственной и/или физической деятельности), которое может ухудшить активность и

способность человека надлежащим образом исполнять служебные обязанности, связанные с безопасностью полетов.

Целевой уровень безопасности (TLS) – общий термин, означающий уровень риска, который считается допустимым в конкретных условиях.

Член кабинного экипажа – член экипажа, который в интересах безопасности пассажиров/грузов выполняет обязанности, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, но не является членом летного экипажа.

Член летного экипажа – имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

Член экипажа – лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.

Эксплуатант – лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

Эксплуатационные минимумы аэродрома – ограничения использования аэродрома для:

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

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

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

Эксплуатационный минимум аэродрома, основанный на характеристиках (РВАОМ) – более низкий эксплуатационный минимум аэродрома для выполнения взлета, захода на посадку или посадки в конкретных условиях по сравнению с минимумом, предусмотренным для базового воздушного судна.

Примечание. Минимум РВАОМ определяется на основе совокупных возможностей воздушного судна и имеющихся наземных средств. РВАОМ может основываться на расширенных эксплуатационных возможностях. РВАОМ не ограничиваются полетами по PBN.

Эксплуатационные спецификации – разрешения, включая специальные утверждения, условия и ограничения, связанные с сертификатом эксплуатанта и зависящие от условий, изложенных в руководстве по производству полетов.

Электронный полетный планшет (EFB) – электронная информационная система для летного экипажа, состоящая из оборудования и прикладных программ и позволяющая ему использовать функции EFB по

хранению, обновлению, отображению и обработке данных, применяемых при выполнении полета или обязанностей, связанных с полетом.

СОМАТ – материалы эксплуатанта, перевозимые на воздушном судне эксплуатанта для его собственных целей.

Глава 2. Применение

2. Настоящие Правила разработаны на основе Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации «Эксплуатация воздушных судов, Часть I. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты», издание 12-е, включающее поправку № 49.

3. Все Приложения к настоящим Правилам являются неотъемлемой составной частью настоящих Правил.

4. Приложения к настоящим Правилам содержат материал, который дополняет настоящие Правила, и имеют статус требований для их прямого применения или использования для разработки соответствующих норм, руководств, инструкций или других документов субъектов гражданской авиации, деятельность которых регулируется настоящими Правилами.

5. Примечания, включенные в настоящие Правила, имеют статус фактологической информации или ссылок на соответствующие пункты настоящих Правил или других нормативных правовых актов или документов, или каких-либо других применимых источников, и не являются составной частью настоящих Правил.

6. Все глаголы в тексте требований настоящих Правил формулируются в настоящем времени, изъявительном наклонении. Глагол "должен" используется в императивном смысле и означает, что применение правил, процедур или положений является обязательным.

7. Все положения настоящих Правил, которые имеют статус рекомендуемой практики формулируются с использованием вспомогательного глагола "следует" в соответствующем лице с инфинитивом основного глагола. Глагол «Может» означает, что применение процедуры или положения является необязательным.

8. Порядок предоставления и выдачи соответствующих освобождений эксплуатантам воздушного транспорта от выполнения требований, установленных Авиационными правилами Кыргызской Республики, которые не повлияют на обеспечение безопасности полетов определяется в соответствии с Инструкцией по предоставлению освобождений/отступлений от выполнения установленных требований Авиационных правил Кыргызской Республики.

Глава 3. Общие положения

§1. Соблюдение законов, правил и процедур

9. Эксплуатант обеспечивает, чтобы все сотрудники, находящиеся за границей, знали, что они обязаны соблюдать законы, правила и процедуры государств, в пределах которых выполняются полеты.

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

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

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

13. Если сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер первым узнает об аварийной ситуации, в результате которой возникает угроза для безопасности самолета или людей, то действия этого лица в соответствии с п. 158 настоящих Правил предусматривают, когда это необходимо, незамедлительное уведомление соответствующих полномочных органов о характере ситуации и передачу запроса на оказание помощи, если она требуется.

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

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

Примечание. Эта информация может быть предоставлена в руководстве по производству полетов или в другой приемлемой форме.

16. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы члены летного экипажа демонстрировали способность говорить на языке, используемом при ведении радиотелефонной связи, и понимать его как указано в АПКР-1.

§ 2. Соблюдение иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур Кыргызской Республики

17. Иностранный Эксплуатант выполняет и соблюдает требования, установленные законами, правилами и процедурами Кыргызской Республики. В случае обнаружения несоблюдения или возможного несоблюдения иностранным эксплуатантом законов, правил или процедур Кыргызской Республики, или каких-либо требований безопасности полетов, Орган гражданской авиации немедленно уведомляет об этом эксплуатанта и, если это необходимо, государство эксплуатанта. Если государство эксплуатанта и государство регистрации являются разными государствами, такое уведомление также направляется государству регистрации, если такое несоблюдение входит в сферу обязанностей этого государства регистрации или если такое уведомление является необходимым.

18. В случае уведомления государства иностранного эксплуатанта о несоблюдении таким эксплуатантом требований Кыргызской Республики, Орган гражданской авиации совместно с таким государством предпринимает соответствующие меры по обеспечению безопасности полетов таким эксплуатантом.

§ 3. Управление безопасностью полетов

Примечание. АПКР-19 содержит положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов. Дополнительный инструктивный материал приведен в Приложении 13 к настоящим Правилам

19. Эксплуатанту самолетов с сертифицированной взлетной массой более 15 000 кг следует принимать и выполнять программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

20. Все самолеты с сертифицированной взлетной массой более:

а) 27 000 кг; или

б) 15 000 кг с пассажироместимостью более 19 человек и имеющие сертификат летной годности, который впервые выдан 1 января 2027 года или после этой даты, оснащаются средствами поддержки программы анализа полетных данных.

21. Эксплуатант самолета, оснащенного как указано в п. 20, разрабатывает и поддерживает программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

22. Эксплуатант самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг принимает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

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

Контрактная организация должна быть одобрена Органом гражданской авиации.

24. Программа анализа полетных данных не влечет за собой принятия мер в виде наказания и включает надлежащие меры предосторожности в целях защиты источника(ов) таких данных в соответствии с АПКР-19.

25. Орган гражданской авиации не разрешает использовать записи или расшифровки самописцев CVR, CARS, AIR класса А и AIRS класса А в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента согласно АПКР-13, за исключением случаев, когда записи или расшифровки:

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

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

в) используются для проверок бортовых систем регистрации полетных данных.

Примечание. Положения, касающиеся защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, содержатся в АПКР-19. При проведении расследования согласно АПКР-13 записи расследования подлежат защите, предусмотриваемой АПКР-13.

26. Орган гражданской авиации не разрешает использовать записи или расшифровки самописцев FDR, ADRS, также как AIR класса В и класса С и AIRS в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента согласно АПКР-13, за исключением случаев, когда записи или расшифровки подлежат защите, предусмотриваемой АПКР-19 и:

а) используются эксплуатантом в целях летной годности или технического обслуживания;

б) используются эксплуатантом при выполнении программы анализа полетных данных, требуемой согласно настоящим Правилам;

в) запрашиваются для использования в разбирательствах, не относящихся к событию, связанному с расследованием авиационного происшествия или инцидента;

г) обезличены; или

д) предоставляются с соблюдением правил защиты доступа к ним.

Примечание. Положения, касающиеся защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, содержатся в АПКР-19.

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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся разработки и структуры системы документации по безопасности полетов, приведен в Приложении 13 к настоящим Правилам.

§ 4. Употребление психоактивных веществ

28. Положения, касающиеся употребления психоактивных веществ, содержатся в АПКР-1 и в АПКР-2.

§ 5. Слежение за воздушными судами

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

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

- самолет имеет максимальную сертифицированную взлетную массу более 27 000 килограмм и пассажировместимость свыше 19 человек;

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

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

- самолет имеет максимальную сертифицированную взлётную массу более 45 500 килограмм и пассажировместимость свыше 19 человек;

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

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

Положения, касающиеся координации действий между эксплуатантом и поставщиками обслуживания воздушного движения при передаче сообщений о местоположении, содержатся в АПКР-11.

32. Несмотря на положения пп. 30 и 31, Орган гражданской авиации может, на основе результатов реализуемого эксплуатантом утвержденного процесса оценки рисков, разрешать изменение интервалов автоматической передачи сообщений. Данный процесс демонстрирует порядок управления эксплуатационными рисками, обусловленными такими изменениями, и включает по меньшей мере следующее:

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

б) возможности самолета и его систем в целом;

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

г) частоту и длительность интервалов в автоматической передаче сообщений;

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

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

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

Примечание. Пункт 43 содержит информацию относительно обязанностей эксплуатанта при использовании третьих сторон для осуществления слежения за воздушными судами согласно §5 настоящей главы.

Глава 4. Производство полетов

§ 1. Эксплуатационные положения и средства

34. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы полет не начинался, пока он на основании обоснованных данных не удостоверится в том, что имеющиеся наземные и/или водные средства, которые непосредственно требуются для такого полета, для безопасной эксплуатации самолета и защиты пассажиров, соответствуют условиям эксплуатации, в которых выполняется полет, и что они правильно используются для этой цели.

Примечание. Выражение "обоснованные данные" означает использование эксплуатантом сведений, либо предоставляемых в пункте вылета в виде официальной информации, публикуемой службами аэронавигационной информации, либо получаемой из других легкодоступных источников.

35. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы запланированный полет не начинался или не продолжался, пока он на основании обоснованных данных не удостоверится в том, что воздушное пространство, в пределах которого проходит предполагаемый маршрут от аэродрома вылета до аэродрома назначения, включая аэродром вылета, назначения и запасные аэродромы, могут безопасно использоваться для производства, запланированного полета. В тех случаях, когда полет предполагается выполнять над зонами конфликтов или в непосредственной близости от них, эксплуатант проводит оценку риска и принимает соответствующие меры по снижению риска для безопасности полета.

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

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

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

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

Инструктивный материал по оценке приемлемого уровня обеспечиваемой RFFS защиты на аэродромах приводится в Приложении 14 к настоящим Правилам.

Данный инструктивный материал не предназначен для того, чтобы ограничивать или регламентировать эксплуатацию аэродрома. Проводимая эксплуатантом оценка никоим образом не затрагивает требований к RFFS для аэродромов в АПКР-14.

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

40. Эксплуатант не занимается выполнением коммерческих воздушных перевозок, если не имеет действительного сертификата эксплуатанта, выданного Органом гражданской авиации.

41. Сертификат эксплуатанта дает право эксплуатанту выполнять коммерческие воздушные перевозки в соответствии с эксплуатационными спецификациями.

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

В Приложении 11 к настоящим Правилам, содержится инструктивный материал по вопросам выдачи сертификата эксплуатанта.

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

44. Срок действия сертификата эксплуатанта зависит от соблюдения эксплуатантом требований п. 42 настоящих Правил под контролем Органа гражданской авиации.

45. Сертификат эксплуатанта содержит по крайней мере следующие сведения и соответствует формату, приведенному в Приложении 5 к настоящим Правилам:

- государство эксплуатанта и выдающий полномочный орган;
- номер сертификата эксплуатанта и срок его действия;
- название эксплуатанта, коммерческое название (если оно другое) и юридический адрес;
- дату выдачи, фамилию, подпись и должность руководителя Органа гражданской авиации;
- местонахождение в находящемся на борту контролируемом документе контактной информации, касающейся оперативного руководства.

46. Эксплуатационные спецификации, содержат по крайней мере информацию, указанную в Приложении 5 к настоящим Правилам, и соответствуют формату, приведенному в этом Приложении.

Приложение 11 к настоящим Правилам содержит дополнительную информацию, которая может включаться в эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта.

47. При выдаче эксплуатационных спецификаций на воздушное судно к сертификату эксплуатанта, Орган гражданской авиации пересматривает эксплуатационные спецификации, как для новых эксплуатантов, так и для существующих, и аннулирует ранее действующие эксплуатационные

спецификации, выданные к сертификату эксплуатанта предыдущего владельца или арендатора воздушного судна.

Орган гражданской авиации выдает эксплуатанту подлинный экземпляр сертификата эксплуатанта и один оригинальный экземпляр эксплуатационной спецификации с внесением записи в «Реестр, выданных сертификатов эксплуатанта воздушных судов Кыргызской Республики» и в «Реестр, выданных эксплуатационных спецификаций». Копия сертификата эксплуатанта и второй оригинальный экземпляр эксплуатационной спецификации хранится в Органе гражданской авиации.

48. Орган гражданской авиации в соответствии с Приложением 4 к настоящим Правилам и АПКР-19, организует систему как для проведения сертификации эксплуатанта, так и в целях осуществления постоянного надзора за его деятельностью, чтобы гарантировать выполнение предусмотренных в настоящем параграфе обязательных требований производства полета.

§ 3. Надзор за производством полётов, выполняемых иностранным эксплуатантом

49. Орган гражданской авиации Кыргызской Республики признаёт действительным сертификат эксплуатанта, выданный другим государством, при условии, что требования, в соответствии с которыми выдан такой сертификат, по крайней мере равноценны требованиям, содержащимся в настоящих Правилах и в АПКР-19.

50. Орган гражданской авиации Кыргызской Республики учреждает программу, определяющую процедуры осуществления надзора за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом на территории Кыргызской Республики, и принятия соответствующих действий, когда это необходимо для поддержания безопасности полетов.

51. Эксплуатант выполняет и соблюдает требования, установленные Органом гражданской авиации Кыргызской Республики.

§ 4. Руководство по производству полетов

52. Эксплуатант обеспечивает наличие Руководства по производству полетов для использования соответствующим персоналом, занимающимся вопросами производства полетов, и для ориентирования его в этих вопросах. Руководство по производству полетов по мере необходимости изменяется или пересматривается с целью обновления содержащейся в нем информации. В каждом случае, когда вносятся изменения или, производится пересмотр, об этом сообщается всему персоналу, которому надлежит пользоваться этим руководством.

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

53. Эксплуатант предоставляет экземпляры руководства по производству полетов со всеми изменениями и/или пересмотренными положениями на рассмотрение и утверждение. Эксплуатант включает в руководство по производству полетов обязательный материал, требуемый Органом гражданской авиации.

Примечание. Конкретные положения руководства по производству полетов утверждаются Органом гражданской авиации в соответствии с положениями §9 главы 4 и п. 204, 380, §4 главы 12 и п. 435 настоящих Правил.

§ 5. Инструкция по эксплуатации. Общие положения

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

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

- соответствующим образом уполномочено эксплуатантом или назначенным агентом;
- полностью подготовлено для выполнения руления самолета;
- допущено к пользованию радиотелефоном;
- проинструктировано компетентным лицом относительно плана аэродрома, маршрутов движения, знаков маркировки, огней, сигналов и инструкций органов управления воздушным движением (УВД), фразеологии и правил, а также может обеспечить соблюдение требуемых эксплуатационных стандартов безопасного движения самолетов на аэродроме.

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

§ 6. Имитация аварийной обстановки в полете

57. При перевозке пассажиров или груза, аварийная обстановка или нештатные ситуации не имитируются.

§7. Контрольные карты

58. Контрольные карты, введенные согласно п. 206 настоящих Правил, применяются летными экипажами до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийной обстановке для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в руководстве по летной эксплуатации воздушного судна и летном руководстве самолета или других документах, связанных с сертификатом летной годности, а также в других частях руководства по производству полетов. При разработке и использовании контрольных карт учитываются аспекты человеческого фактора.

§ 8. Минимальные абсолютные высоты полета

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

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

61. Метод установления минимальных абсолютных высот полета утверждается Органом гражданской авиации.

62. Орган гражданской авиации утверждает такой метод после тщательного рассмотрения возможного влияния на безопасность рассматриваемого полета следующих факторов:

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

§ 9. Эксплуатационные минимумы аэродромов

63. Эксплуатант устанавливает эксплуатационные минимумы каждого используемого для производства полетов аэродрома, и Орган гражданской авиации утверждает методы определения таких минимумов. Такие минимумы не ниже тех минимумов, которые могут быть установлены для таких аэродромов государством аэродрома, за исключением тех случаев, когда на это специально получено согласие этого государства.

64. Орган гражданской авиации утверждает использование расширенных эксплуатационных возможностей для полетов усовершенствованных воздушных судов. В тех случаях, когда эксплуатационные возможности относятся к полетам в условиях низкой видимости, Орган гражданской авиации выдает специально утверждение. Такие утверждения не влияют на классификацию заходов на посадку по приборам.

65. Расширенные эксплуатационные возможности включают в себя:

- в ситуациях запрета захода на посадку (п. 128 главы 4 настоящих Правил) или по диспетчерским сообщениям минимумы ниже эксплуатационных минимумов аэродрома;
- снижение или соблюдение требований к видимости; или
- потребность в меньшем числе наземных средств, возможности которых компенсируются возможностями бортового оборудования.

66. При выдаче специального утверждения в отношении расширенных эксплуатационных возможностей Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы:

- самолет отвечал соответствующим требованиям к выдаче сертификата летной годности;
- информация, необходимая для эффективного выполнения летным экипажем полетных задач, была соответствующим образом предоставлена обоим пилотам в случаях, когда указанное в руководстве по производству полетов количество членов экипажа более одного;
- эксплуатант провел оценку факторов риска для безопасности полетов, выполняемых с использованием такого оборудования;
- эксплуатант разработал и документально оформил выполнение штатных и нештатных процедур и MEL;
- эксплуатант разработал программу подготовки членов летного экипажа и соответствующего персонала, участвующего в подготовке к полету;
- эксплуатант разработал систему сбора, оценки данных и мониторинга тенденций применительно к полетам в условиях низкой видимости, в отношении которых имеются расширенные эксплуатационные возможности;

- эксплуатант установил соответствующие процедуры, касающиеся практики и программ поддержания летной годности (техническое обслуживание и ремонт).

67. Орган гражданской авиации устанавливает критерии безопасного производства полетов самолетами с расширенными эксплуатационными возможностями при минимумах, превышающих минимумы, установленные для производства полетов в условиях низкой видимости.

68. Орган гражданской авиации требует, чтобы при определении эксплуатационных минимумов аэродрома, которые будут применяться в отношении любой конкретной операции, эксплуатант полностью учитывал:

- тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости самолета, и любые условия или ограничения, предусмотренные летным руководством;

- состав летного экипажа, квалификация и опыт его членов;

- размеры и характеристики ВПП, которые могут быть выбраны для использования;

- соответствие и характеристики, имеющихся визуальных и не визуальных средств;

- оборудование, имеющееся на самолете для целей навигации, опознавания визуальных ориентиров и/или контроля за выдерживанием траектории полета во время захода на посадку, посадки и ухода на второй круг;

- препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг и предельные значения абсолютной/относительной высоты пролета препятствий при заходе на посадку по приборам;

- средства, используемые для определения и сообщения метеорологических условий;

- препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над препятствиями;

- условия, оговоренные в эксплуатационных спецификациях;

- любые минимумы, которые могут публиковаться государством аэродрома.

69. Заходы на посадку по приборам классифицируются исходя из расчетных наиболее низких эксплуатационных минимумов, ниже которых заход на посадку продолжается только при необходимом визуальном контакте с ориентирами, следующим образом:

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

- тип В: относительная высота принятия решения составляет менее 75 метров (250 футов). Заходы на посадку по приборам типа В подразделяются на следующие категории:

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

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

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

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

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

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

73. Для взлета в условиях низкой видимости Орган гражданской авиации выдает специальное утверждение в отношении минимальной RVR для взлета. В целом видимость для взлета определяется параметрами RVR. Может также использоваться эквивалентная горизонтальная видимость.

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

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

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

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

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

§ 11. Учет заправки топливом и маслом

78. Эксплуатант ведет учет заправки топливом, который подтверждает, что при выполнении каждого полета соблюдались требования, содержащиеся в §18 главы 4 настоящих Правил и в п. 112 главы 4 настоящих Правил.

79. Эксплуатант ведет учет заправки маслом, который подтверждает, что расход масла обеспечивает достаточный запас масла для завершения выполнения каждого полета.

80. Документы учета заправки топливом и маслом сохраняются эксплуатантом в течение 12 месяцев.

§ 12. Экипаж

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

82. Эксплуатант сохраняет учетные документы о каждом полете самолета на высоте более 15 000 метров (49 000 футов), для того чтобы можно было определять общую дозу воздействия космической радиации на каждого члена экипажа в течение 12 месяцев подряд.

§ 13. Пассажиры

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

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

84. Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-

спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

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

86. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы во время взлета и посадки, а также в любое время, когда по причине турбулентности или любой аварийной обстановки, возникающей в ходе полета, считается необходимым, все пассажиры на борту самолета были пристегнуты к своим креслам при помощи привязных ремней или других предусмотренных устройств привязной системы.

§ 14. Подготовка к полетам

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

- самолет годен к полетам, и на борту самолета имеются соответствующие сертификаты и свидетельства (летной годности, регистрации);
- приборы и оборудование, предусмотренные в главе 6 настоящих Правил для конкретного типа, предстоящего полета, установлены в достаточном количестве для данного рейса;
- на самолет выдано свидетельство о прохождении технического обслуживания, предусмотренное в §14 главы 8 настоящих Правил;
- масса самолета и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;
- любой имеющийся на борту груз правильно распределён и надежно закреплен;
- произведена проверка, результаты которой показали, что эксплуатационные ограничения, предусматриваемые в главе 5 настоящих Правил, в ходе намеченного полета могут быть соблюдены;
- соблюдены стандарты §15 главы 4 настоящих Правил, касающиеся составления рабочего плана полета.
- имеется вся судовая документация, руководство по летной эксплуатации и РПП с его отдельными частями с действующими ревизиями/поправками, а также соответствующая разрешительная документация и допуски к выполнению полета;
- на борту отсутствует несанкционированное оборудование, не имеющего соответствующего разрешения для его использования.

88. Заполненную документацию о подготовке к полету эксплуатант сохраняет в течение 12 месяцев.

§ 15. Составление рабочего плана полета

89. Рабочий план полета составляется на каждый намечаемый полет, и его форма приводится в РПП. Рабочий план полета утверждается и подписывается командиром воздушного судна и там, где это целесообразно, сотрудником по обеспечению полетов/полетным диспетчером, и один экземпляр представляется эксплуатанту или назначенному представителю или, если это невозможно, сдается на хранение полномочному аэродромному органу или регистрируется в соответствующем месте в пункте вылета.

Рабочий план полёта включает в себя следующие сведения:

- регистрационный номер воздушного судна;
- тип и модель воздушного судна;
- дата выполнения рейса;
- номер рейса;
- ФИО членов экипажа;
- должности членов экипажа;
- аэропорт вылета;
- время вылета (фактическое время уборки колодок и время взлёта);
- аэропорт посадки (планируемый и фактический);
- время прибытия (время посадки и время установки колодок);
- тип полёта (ЕДТО, ПВП, ППП и т.д.);
- маршрут полета, включая поворотные пункты и пункты обязательного донесения, расстояния, время полета между ними, и заданные путевые углы на маршруте, включая полет на запасные аэродромы;
- запланированная крейсерская скорость и общее время полета, расчетное и фактическое время пролета указанных пунктов;
- минимальные безопасные высоты (эшелоны) полета, запланированные высоты (эшелоны) полета;
- запланированные высоты полёта и эшелоны полета;
- расчет топлива и контроль расхода топлива в полете;
- количество топлива на борту перед запуском двигателей;
- запасные аэродромы назначения, взлета и на маршруте;
- первоначальное разрешение органа УВД и их возможные изменения в полёте;
- расчет плана полетов, измененного в полете;
- необходимая метеорологическая информация;
- другая информация, установленная эксплуатантом.

90. В Руководстве по производству полетов приводится описание содержания и порядка использования рабочего плана полета.

§ 16. Запасные аэродромы

Запасной аэродром при взлете

91. Запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета, когда метеорологические условия на аэродроме вылета ниже установленных эксплуатантом посадочных минимумов аэродрома для данного полета или если не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

92. Запасной аэродром при взлете располагается в пределах следующего времени полета от аэродрома вылета:

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

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

в) самолеты, выполняющие полеты (EDTO), в тех случаях, когда отсутствует аэродром, отвечающий критериям по расстояниям, указанным в пунктах а) и б) выше первый имеющийся запасной аэродром, расположенный в пределах разрешенного для данного эксплуатанта максимального времени ухода на запасной аэродром с учетом фактической взлетной массы.

93. Для аэродрома, выбранного в качестве запасного для аэродрома взлёта, имеющаяся информация указывает на то, что к расчётному времени использования условия на нём будут соответствовать или превышать эксплуатационные минимумы аэродрома, установленные эксплуатантом для такого производства полётов.

Запасные аэродромы на маршруте

94. Запасные аэродромы на маршруте при EDTO для самолетов с двумя газотурбинными двигателями, выбираются и указываются в представленном рабочем плане полета и, если применимо, в предварительном плане полета.

Запасные аэродромы пункта назначения

95. При полете, выполняемом по правилам полетов по приборам, выбирается и указывается в представленном рабочем плане полета и, если применимо, в предварительном плане полета по крайней мере один запасной аэродром пункта назначения, за исключением тех случаев, когда:

— продолжительность полета от аэродрома вылета или от точки на маршруте, где изменяется план полета до аэродрома пункта назначения, определяется с учетом метеорологических условий и оперативной

информации в отношении полета, дающих основание для достаточной уверенности в том, что в расчетное время использования аэродрома:

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

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

– аэродром является изолированным. Производство полетов на изолированные аэродромы не требует выбора запасного(ых) аэродрома(ов) пункта назначения и планируется в соответствии с подпунктом г) п. 107 §18 главы 4 настоящих Правил:

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

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

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

97. Два запасных аэродрома пункта назначения выбираются и указываются в представленном рабочем плане полёта, и если применимо, в предварительном плане полета в тех случаях, когда для аэродрома пункта назначения:

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

– отсутствует информация о метеорологических условиях.

98. Несмотря на положения §16 главы 4 настоящих Правил, Орган гражданской авиации, может на основе проведенной эксплуатантом конкретной оценки риска для безопасности полетов, которая демонстрирует, обеспечение эквивалентного уровня безопасности полетов, утвердить эксплуатационные варианты критериев выбора запасного аэродрома. В конкретную оценку риска для безопасности полетов включается, по крайней мере, следующее:

- характеристики эксплуатанта;
- общие технические характеристики самолета и его систем;
- имеющаяся на аэродроме техника, технические характеристики и инфраструктура;
- качество и надежность метеорологической информации;
- выявленные опасности и риски для безопасности полетов, связанные с каждым вариантом использования запасного аэродрома;

- конкретные меры по минимизации последствий.

§ 17. Метеорологические условия

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

100. Полет по правилам полетов по приборам, не производится:

- взлёт на аэродроме вылета, до тех пор, пока метеорологические условия к моменту взлёта не будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы для этого вида производства полётов;

- взлёт на аэродроме вылета или полет не продолжается после достижения точки изменения плана полета до тех пор, пока на аэродроме назначения или на каждом запасном аэродроме, выбранном в соответствии с §16 главы 4 настоящих Правил, сводки о фактической погоде или комбинация сводок о фактической погоде и прогнозов указывают на то, что метеорологические условия к расчётному времени использования аэродрома будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы аэродрома для такого производства полетов.

- если продолжительность полета планируется в пределах двух часов, информация о фактической погоде аэропорта назначения с учетом прогнозируемой тенденции погодных условий (TREND) должна соответствовать установленным эксплуатационным минимумам с учетом направления и скорости ветра (включая порывы) и условий торможения на ВПП, выбранной для посадки. Долгосрочный прогноз погоды может не учитываться.

101. Эксплуатант устанавливает приемлемые для Органа гражданской авиации соответствующие значения высоты нижней границы облаков и видимости, которые добавляются к установленным эксплуатантом эксплуатационным минимумам запасных аэродромов.

102. Орган гражданской авиации утверждает временной запас, установленный эксплуатантом для расчетного времени использования аэродрома.

103. Полет в известных или ожидаемых условиях обледенения, начинается только в том случае, когда самолет сертифицирован и оборудован для полетов в таких условиях.

104. Полет, который планируется или ожидается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле, начинается только в том случае, когда самолет прошел проверку на предмет

обнаружения обледенения и на нем, по мере необходимости, были проведены работы по устранению/предотвращению обледенения. Наросты льда или других образующихся естественным путем загрязнений удаляются, чтобы самолет был в состоянии годности к полетам перед выполнением взлета.

§ 18. Запас топлива

105. Самолет заправляется достаточным количеством используемого топлива для безопасного завершения, планируемого полета и допускающим возможность отклонений от намеченного плана полета.

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

- следующих данных:
 - а) актуальных данных относительно конкретного самолета, полученных от систем мониторинга расхода топлива, если таковые имеются, или
 - б) в случае отсутствия актуальных данных относительно конкретного самолета данные, предоставленные изготовителем самолета;
- эксплуатационных условиях для выполнения, запланированного полета, включая:
 - а) ожидаемую массу воздушного судна;
 - б) NOTAM;
 - в) текущие метеорологические сводки или комбинацию текущих сводок и прогнозов;
 - г) процедуры обслуживания воздушного движения, ограничения и ожидаемые задержки;
 - д) последствия отсрочки выполнения некоторых видов технического обслуживания и/или отклонений от конфигурации.

107. Предполетный расчет количества топлива включает:

- топливо для руления, до взлета с учетом местных условий на аэродроме вылета и объема потребления топлива вспомогательной силовой установкой (ВСУ);
- топливо для полета по маршруту с момента взлета или полета от точки изменения плана полета до посадки на аэродроме пункта назначения, с учетом эксплуатационных условий, указанных в подпункте б п. 106 главы 4 настоящих Правил;
- топливо на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, который составляет 5% от запланированного количества топлива для полета по маршруту или топлива, необходимого для полета от точки изменения плана полета, рассчитанного на основе нормы расхода топлива, используемого для расчета количества топлива для полета по маршруту, но в любом случае не менее количества топлива, необходимого для полета в течение не менее 5 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте

450 м (1500 фут) над аэродромом пункта назначения при стандартных условиях;

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

– топливо для полета до запасного аэродрома пункта назначения, которое обеспечивает:

а) когда требуется запасной аэродром пункта назначения, топливо для:

- ухода на второй круг на аэродроме пункта назначения;
- набора до ожидаемой абсолютной высоты крейсерского полета;
- полета по ожидаемому маршруту;
- снижения до точки начала ожидаемого захода на посадку;
- выполнения захода на посадку и посадки на запасном аэродроме пункта назначения; или

б) когда требуются два запасных аэродрома пункта назначения, самолету необходим рассчитанный в соответствии с 5 абзацем подпункта а) настоящего пункта запас топлива, который обеспечивает выполнение полета до того запасного аэродрома пункта назначения, для которого требуется большее количество топлива; или

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

г) если аэродром назначения является изолированным аэродромом, то:

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

– для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение 2 ч при нормальном крейсерском потреблении топлива над аэродромом пункта назначения, включая финальный резерв топлива;

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

– для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полетов в течение 45 мин со скоростью и на абсолютной высоте, определенными Органом гражданской авиации; или

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

е) дополнительный запас топлива представляет собой дополнительное количество топлива, требующегося в том случае, если минимальный запас топлива недостаточен 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;

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

– выполнения захода на посадку и посадки;

ж) предоставления возможности самолету, выполняющему полет EDTO, выполнять полет EDTO с критическим запасом топлива, установленным Органом гражданской авиации;

з) выполнения дополнительных требований, не указанных выше.

и) дискреционный запас топлива представляет собой дополнительное количество топлива, взятое на борт по усмотрению командира воздушного судна.

Примечание. Планирование запаса топлива на случай отказа, который может произойти в самой критической точке маршрута (п. 107 е) 1)), может привести к тому, что самолет окажется в аварийной ситуации с точки зрения запаса топлива с учетом положения п. 113 настоящих Правил.

108. Эксплуатанту следует определить значение финального резерва топлива (вес топлива) для каждого типа самолета и его модификации в своем самолетном парке, округляя его до легко запоминаемой цифры.

109. Полет не начинается в том случае, если используемое на борту топливо не соответствует требованиям §18 главы 4 настоящих Правил и не продолжается от точки изменения плана полета.

110. Орган гражданской авиации на основе результатов проведенной эксплуатантом оценки риска для безопасности полетов, которая продемонстрировала способы эквивалентного поддержания уровня безопасности полетов, утверждает варианты предполетного расчета запаса топлива для руления, полета по маршруту, непредвиденной ситуации, полета до запасного аэродрома пункта назначения и дополнительного

запаса топлива. Конкретная оценка риска для безопасности полетов включает в себя, по крайней мере, следующее:

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

111. 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.

§ 19. Управление расходом топлива в полете

112. Эксплуатант устанавливает одобренные Органом гражданской авиации политику и процедуры с целью обеспечения контроля количества топлива, и управление расходом топлива в полете.

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

Примечание. Сохранение финального резерва топлива предназначено обеспечить безопасную посадку на любом аэродроме, когда непредвиденные обстоятельства могут не позволить безопасное выполнение полета в соответствии с первоначальным планом.

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

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

Примечание. Сообщение MINIMUM FUEL информируют службу УВД о том, что все запланированные варианты использования аэродромов сводятся к использованию конкретного аэродрома намеченной посадки, и любое изменение полученного разрешения может привести к выполнению

посадки с меньшим запасом топлива, чем было запланировано для финального резерва топлива. Это не означает аварийную ситуацию, а лишь указывает на возможность возникновения аварийной обстановки, если имеет место какая-либо непредвиденная задержка.

116. Командир воздушного судна объявляет об аварийной ситуации, связанной с запасом топлива на борту, сообщением MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL, когда расчет предполагаемого запаса топлива на борту показывает, что после посадки на ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется ниже запланированного уровня финального резерва топлива.

Примечание. Запланированный финальный резерв топлива равен значению и является минимальным количеством топлива, требующимся на момент посадки на любом аэродроме.

Фраза MAYDAY FUEL передает характер состояния бедствия в соответствии с требованиями п. 5.10.3 АПКР-10.

§ 20. Заправка с пассажирами на борту

117. Заправка самолета топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки производится только в том случае, если на борту находится надлежащее количество подготовленного персонала, готового приступить к эвакуации самолета и осуществлять руководство ею самыми практичными имеющимися в наличии средствами и в кратчайшие сроки.

118. При заправке топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадке между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой, и подготовленным персоналом на борту самолета поддерживается двусторонняя связь по самолетному переговорному устройству или с использованием других подходящих средств.

Примечание. Положения п. 117 настоящих Правил не требуют в качестве предварительного условия для начала заправки обязательного использования встроенных трапов самолета или открытия аварийных выходов.

§ 21. Запас кислорода

119. Значения абсолютных высот при стандартной атмосфере, которые приблизительно соответствуют следующим значениям абсолютного давления:

Абсолютное давление	Метры	Футы
700 гПа	3 000	10 000
620 гПа	4 000	13 000

376 гПа	7 600	25 000
---------	-------	--------

120. Полет, который предстоит выполнять на таких абсолютных высотах, на которых атмосферное давление в кабинах пассажиров и летного экипажа будет менее 700 гПа, начинается только в том случае, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный:

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

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

121. Полет, который предстоит выполнять самолету с герметизированными кабинами, начинается только в том случае, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный для всех членов экипажа и пассажиров – в зависимости от условий выполняемого полета – в случае разгерметизации в течение любого периода времени, когда атмосферное давление в любой кабине, занимаемой ими, будет составлять менее 700 гПа. Кроме того, если самолет выполняет полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление ниже 376 гПа, или если самолет выполняет полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление превышает 376 гПа, и не может безопасно снизиться в течение 4 минут до абсолютной высоты, на которой атмосферное давление составляет 620 гПа, для лиц, занимающих пассажирскую кабину, предусматривается как минимум 10-минутный запас кислорода.

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

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

123. Ограничения по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке учитываются при выполнении полета и указываются в соответствующей самолетной документации. Как правило, для этих целей предусматривается запас эксплуатационной безопасности в 15 мин.

§ 23. Правила, выполняемые в полете.

Эксплуатационные минимумы аэродрома

124. Не допускается выполнение взлета при наличии информации о сильном ливневом дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

125. При наличии информации о дальности видимости на ВПП (RVR) в трех частях ВПП, соответствие дальности видимости на ВПП (RVR) эксплуатационному минимуму:

- в точке начала разбега - оценивается КВС визуально;
- в средней точке и в конце ВПП - по сообщенной органом ОВД или АТИС.

126. Полет продолжается в направлении аэродрома назначения только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на этом аэродроме или по крайней мере на одном запасном аэродроме пункта назначения может быть выполнена с соблюдением эксплуатационных минимумов, установленных в соответствии с §9 главы 4 настоящих Правил.

127. Запрещается выполнение посадки при наличии информации о сильном ливневом дожде и метеорологической видимости менее 600м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

128. Заход на посадку по приборам не продолжается ниже 300м (1000 фут) над превышением аэродрома при отсутствии контрольной точки, определяемой FAF (ТБГ), или далее начала конечного участка захода на посадку определяемой FAF или FAP (ТБГ), если значение сообщенной видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума аэродрома.

129. Если, после выхода на конечный участок захода на посадку, после пролета контрольной точки, определяемой FAP или FAF (ТБГ) или после снижения ниже 300м (1000 фут) над превышением аэродрома при отсутствии контрольной точки, определяемой FAF (ТБГ), получено значение метеорологической видимости или контрольной RVR ниже установленного эксплуатационного минимума, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H.

130. КВС или пилот, осуществляющий активное управление ВС (PF), имеет право продолжить заход на посадку ниже DA/H или MDA/H и выполнить посадку, если экипажем установлен и поддерживается визуальный контакт с наземными ориентирами по курсу посадки в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения ВС и тенденции его изменения по отношению к заданной траектории полета.

131. При отсутствии визуального наблюдения пилотом минимально определённых наземных ориентиров, указанных для конкретной системы

захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и тенденции его изменения по отношению к заданной траектории полета, продолжение захода на посадку ниже DA/H или MDA/H является нарушением минимума для посадки.

132. В зависимости от типа захода:

– Пилот (PF) не продолжает заход на посадку с применением визуального маневрирования (маневра «circle-to-land») до тех пор, пока не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт с любыми ориентирами, относительно которых представляется возможным определять положение воздушного судна относительно ВПП. Снижение ниже MDA/H, установленной для визуального маневрирования (маневра «circle-to-land»), допускается только при наличии визуального контакта с порогом ВПП или светосигнальными средствами захода на посадку, связанными с ВПП;

– Пилот (PF) не продолжает неточный заход на посадку ниже MDA/H до тех пор, пока не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт, по крайней мере, с одним из нижеперечисленных визуальных ориентиров по курсу посадки:

- а) система огней приближения или её часть;
- б) порог ВПП и его маркировка или огни;
- в) входные огни ВПП;
- г) система визуальной индикации глиссады;
- д) зона приземления, её маркировка или огни;
- е) боковые ограничительные огни ВПП (посадочные огни ВПП).

– Пилот (PF) не продолжает неточный заход на посадку по КАТ I ниже DA/H до тех пор, пока не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт, по крайней мере, с одним из нижеперечисленных визуальных ориентиров по курсу посадки:

- а) система огней приближения или её часть;
- б) порог ВПП и его маркировка или огни;
- в) входные огни ВПП;
- г) система визуальной индикации глиссады;
- д) зона приземления, её маркировка или огни;
- е) боковые ограничительные огни ВПП (посадочные огни ВПП).

– Пилот (PF) не продолжает заход на посадку ниже DH по КАТ II, при возможностях автоматической системы управления воздушного судна на уровне «FAIL-PASSIVE», пока не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт с ориентирами, состоящий, как минимум, из трех последовательных огней:

- а) осевых огней системы огней подхода, или
- б) огней зоны приземления, или
- в) осевых огней ВПП, или боковых ограничительных огней ВПП (посадочных огней ВПП), или их комбинацию.

– Пилот (PF) не продолжает заход на посадку ниже DH по КАТ III при возможностях автоматической системы управления воздушного судна на уровне «FAIL-OPERATIONAL», пока не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт с ориентиром, состоящим, по крайней мере, из одного огня линии осевых огней ВПП. При заходе на посадку по КАТ III без DH не требуется установление визуального контакта с ВПП до приземления.

133. В любом случае, прекращается в той точке, в которой не обеспечивается соблюдение ограничений эксплуатационных минимумов, указанных для данного аэродрома или, по его мнению, не обеспечивается безопасность посадки.

134. Контрольная RVR означает сообщенные значения RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения соблюдения установленных эксплуатационных минимумов. В случаях, когда используется информация о RVR, контрольная RVR представляет собой RVR в точке приземления, если не действуют другие установленные государством критерии.

§ 24. Метеорологические наблюдения

135. Правила ведения метеорологических наблюдений в полете с борта воздушного судна, а также правила их регистрации и передачи в донесениях приводятся в АПКР-3.

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

§ 25. Опасные условия полета

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

§ 26. Члены летного экипажа на своих рабочих местах

138. Взлет и посадка. Все члены летного экипажа, которым положено исполнять свои обязанности в кабине пилота, находятся на своих рабочих местах.

139. Полет по маршруту. Все члены летного экипажа, которым положено исполнять свои обязанности в кабине пилота, остаются на своих

рабочих местах, за исключением тех периодов, когда им необходимо отлучиться для исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией самолета, или для удовлетворения своих естественных потребностей.

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

141. Привязная система. Любой член летного экипажа, занимающий место пилота, пользуется привязной системой во время взлета и посадки; все остальные члены летного экипажа пользуются своими привязными системами во время взлета и посадки, если плечевые ремни не мешают им исполнять свои обязанности, а если мешают, то плечевые ремни могут быть отстегнуты, но поясной ремень остается пристегнутым. Привязная система состоит из плечевых и поясных ремней, которыми можно пользоваться отдельно.

§ 27. Пользование кислородом

142. Все члены летного экипажа при исполнении своих обязанностей, имеющих важное значение, для обеспечения безопасной эксплуатации самолета в полете, непрерывно пользуются кислородом для дыхания в любых случаях, когда возникают обстоятельства, для которых необходим запас кислорода в соответствии с пп. 120 или 121 главы 4 настоящих Правил.

143. Все члены летного экипажа самолетов с герметизированными кабинами, выполняющих полет на такой высоте, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, имеют на своих рабочих местах быстро надеваемую кислородную маску, которая обеспечивает при первой необходимости немедленную подачу кислорода.

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

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

состоянии оказывать помощь пассажирам во время аварийного снижения, которое может потребоваться при разгерметизации.

§ 29. Передаваемые во время полета оперативные указания

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

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

§ 30. Схемы полетов по приборам

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

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

§ 31. Эксплуатационные методы снижения авиационного шума

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

149. Необходимо, чтобы устанавливаемые эксплуатантом для любого типа самолета эксплуатационные методы снижения шума были одинаковыми для всех аэродромов. Единый метод может не отвечать требованиям на некоторых аэродромах.

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

150. Если в инструкции органа управления воздушным движением не указано иное, то для того чтобы исключить выдачу ненужных рекомендаций по разрешению угрозы столкновения бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II) на воздушных судах, находящихся на соседних абсолютных высотах или эшелонах полета или приближающихся к ним, эксплуатанту следует установить правила, в

соответствии с которыми самолет, осуществляющий набор высоты или снижение до заданной абсолютной высоты или заданного эшелона полета, в особенности с включенным автопилотом, может выполнять эти режимы со скоростью менее 8 м/с или 1500 фут/мин (в зависимости от имеющегося приборного оборудования) на последних 300 метров (1000 футов) участка набора высоты или снижения до заданного эшелона в том случае, когда пилоту известно о нахождении другого воздушного судна на соседней абсолютной высоте или соседнем эшелоне полета или о его приближении к ним.

§ 33. Правила эксплуатации самолета с учетом посадочных характеристик

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

Примечание. Правила, оценки и сообщения информации о состоянии поверхности ВПП, содержатся в АПКР-14.

§ 34. Обязанности командира воздушного судна

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

153. Командир воздушного судна принимает меры к тому, чтобы соблюдались системы контрольных карт, предусматриваемые в §7 главы 4 настоящих Правил.

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

Примечание. Определение термина "серьезное телесное повреждение" содержится в АПКР-13.

155. Командир воздушного судна несет ответственность за сообщение эксплуатанту после завершения полета о всех известных или

подозреваемых дефектах в самолете и несоблюдении установленных эксплуатантом процедур выполнения полета.

156. Командир воздушного судна несет ответственность за ведение бортового журнала и/или составление генеральной декларации, содержащих сведения, перечисленные в §4 главы 11 настоящих Правил.

§ 35. Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера

157. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, когда он работает в соответствии с методом контроля и наблюдения за производством полетов согласно п. 42 главы 4 настоящих Правил, выполняет следующие обязанности:

- оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке к полету и обеспечивает соответствующую информацию;
- оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке рабочего плана полета и плана полета, подлежащего представлению;
- когда применимо, оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке предварительного плана полета и представляет его органу, назначенному соответствующим полномочным органом ОВД;
- подписывает, когда применимо, и представляет план полета органу, назначенному соответствующим полномочным органом ОВД;
- с помощью соответствующих средств обеспечивает командира воздушного судна в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета;
- уведомляет соответствующий орган ОВД в том случае, когда определить местоположение самолета с помощью средств слежения за воздушными судами не представляется возможным, а попытки установить связь являются безуспешными.

Примечание. Требования к планам полетов содержатся в АПКР-2, а правила, относящиеся к планам полета и соответствующим службам, содержатся в АПКР-11.

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

- инициирует выполнение процедур, предусмотренных руководством по производству полетов и Плана – мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP), избегая при этом принятия любого действия, которое противоречило бы правилам УВД;
- передает командиру воздушного судна информацию, касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета, включая информацию, касающуюся любых изменений плана полета, необходимость которых возникает в ходе этого полета.

Примечание. В равной степени важно, чтобы в ходе этого полета командир воздушного судна также передавал аналогичную информацию

сотруднику по обеспечению полетов/полетному диспетчеру, в частности в контексте аварийных ситуаций.

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

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

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

- для всех самолетов:
 - а) были определены запасные аэродромы на маршруте;
 - б) летным экипажам самолетов предоставлялась самая последняя информация относительно намеченных запасных аэродромов на маршруте, включая статус производства полетов и метеорологические условия;
- летным экипажам самолетов с двумя газотурбинными двигателями предоставлялась самая последняя информация о том, что условия на запасных аэродромах на маршруте будут отвечать соответствующим эксплуатационным минимумам аэродрома, установленным для производства полетов эксплуатантом в ожидаемое время его использования, или превышать их.

160. В дополнение к требованиям, указанным в п. 159 настоящих Правил, все эксплуатанты обеспечивают, чтобы были учтены следующие положения и поддерживался общий уровень безопасности полетов, предусмотренный настоящими Правилами:

- процедуры эксплуатационного контроля и полетно-диспетчерского сопровождения самолетов;
- эксплуатационные процедуры;
- программы подготовки.

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

161. Если Орган гражданской авиации не выдало специальное утверждение на EDTO, самолет с двумя или более газотурбинными двигателями не эксплуатируется на маршруте, где время полета EDTO от какой-либо точки на маршруте, рассчитанной в условиях МСА и в штатных условиях с крейсерской скоростью при одном неработающем двигателе для самолетов с двумя газотурбинными двигателями и с

крейсерской скоростью при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное для таких полетов Органом гражданской авиации. Специальное утверждение определяет соответствующее пороговое время, установленное для каждой конкретной комбинации самолета и двигателя.

Примечание. Любой полет с временем ухода на запасной аэродром, превышающим пороговое время, считается полетом EDTO.

162. Для полетов EDTO аэродром взлета и/или аэродром пункта назначения могут рассматриваться в качестве запасных аэродромов на маршруте.

163. При выдаче специального утверждение для полетов EDTO Орган гражданской авиации определяет максимальное время ухода на запасной аэродром в отношении каждой конкретной комбинации самолета и двигателя.

164. Специальное утверждение для полетов EDTO и соответствующее максимальное время ухода на запасной аэродром для эксплуатанта конкретного типа самолета, выдается при соблюдении следующего:

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

Примечание. В некоторых документах вместо EDTO упоминается ETOPS.

165. Несмотря на другие требования настоящих Правил, Орган гражданской авиации может на основе результатов проведенной эксплуатантом конкретной оценки риска для безопасности полетов, которая демонстрирует меры по обеспечению эквивалентного уровня безопасности полетов, выдать специальное утверждение для полетов продолжительность которых превышает наименьшее время функционирования самой ограниченной по времени работы системы. Такая оценка включает оценку по крайней мере, следующего:

- возможности эксплуатанта;
- общая надежность самолета;
- надежность каждой ограниченной по времени работы системы;
- соответствующая информация от изготовителя самолета;
- конкретные меры по минимизации небезопасных последствий.

166. Для всех самолетов, выполняющих полеты EDTO, дополнительное топливо, требуемое в подпункте ж) п. 107 §18 главы 4, включает и топливо, необходимое для выполнения сценария полета EDTO

с критическим запасом топлива в соответствии с установленными положениями Органа гражданской авиации.

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

168. Максимальное время ухода на запасной аэродром для самолетов с двумя газотурбинными двигателями устанавливается с учетом следующего:

- надежность двигательной системы;
- тип самолет сертифицирован для полетов EDTO в соответствии с нормами летной годности;
- программа технического обслуживания EDTO.

169. Разрешение на выполнение полетов по маршруту, где время полета с крейсерской скоростью при одном неработающем двигателе до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, выданное для типа самолета с двумя газотурбинными двигателями до 25 марта 1986 года, продлевается Органом гражданской авиации после дополнительного рассмотрения такого ранее выданного разрешения, и на основе требований, которые могли быть введены и действуют после указанной здесь даты.

§ 38. Ручной багаж

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

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

171. Самолет эксплуатируется по ППП или ночью одним пилотом только при наличии разрешения от Органа гражданской авиации на производство таких полетов.

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

- в летном руководстве не требуется, чтобы в состав летного экипажа входило более одного пилота;

- самолет является винтовым;
- максимальное утвержденное количество посадочных мест составляет не более девяти;
- максимальная сертифицированная взлетная масса не превышает 5700 килограмм;
- самолет оснащен оборудованием, указанным в §34 главы 6 настоящих Правил;
- командир воздушного судна отвечает требованиям в отношении опыта, подготовки, проверки и длительности перерывов в работе, изложенным в §12 главы 9 настоящих Правил.

§ 40. Контроль утомления

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

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

174. Орган гражданской авиации требует, чтобы эксплуатант, в соответствии с п. 173 главы 4 настоящих Правил и в целях управления связанными с утомлением рисками для безопасности полетов, разрабатывал:

- нормы полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и требования в отношении времени отдыха, соответствующие нормативным правилам контроля утомления, установленным Органом гражданской авиации; или
- систему управления рисками, связанными с утомлением (FRMS), отвечающую требованиям п. 179 главы 4 настоящих Правил в отношении всех видов полетов; или
- систему FRMS, отвечающую требованиям п. 179 главы 4 настоящих Правил в отношении некоторых видов, выполняемых полетов и требованиям второго абзаца настоящего пункта в отношении остальных видов полетов.

175. Соблюдение предписывающих нормативных правил контроля утомления не освобождает эксплуатанта от обязанности управлять своими факторами риска, включая факторы риска, связанные с утомлением,

используя для этого свою систему управления безопасностью полетов (СУБП) в соответствии с положениями АПКР-19.

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

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

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

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

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

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

Примечание. Процессы обеспечения безопасности полетов описаны в Приложении 6 к настоящим Правилам.

179. Когда эксплуатант внедряет FRMS в целях управления связанными с утомлением рисками для безопасности полетов, этот эксплуатант, как минимум:

- создает FRMS на основе научных принципов и знаний;
- постоянно выявляет связанные с утомлением опасные факторы для безопасности полетов и возникающие в результате риски;

- обеспечивает незамедлительное принятие корректирующих действий, необходимых для эффективного снижения связанных с этими опасными факторами риска;
- обеспечивает непрерывное отслеживание и регулярную оценку снижения связанных с утомлением рисков, достигаемого в результате таких действий;
- обеспечивает непрерывное совершенствование общего функционирования FRMS.

Примечание. Положения, касающиеся защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, содержатся в АПКР-19.

180. Когда эксплуатант использует систему FRMS следует учитывать, чтобы она была интегрирована с системой СУБП эксплуатанта.

181. Эксплуатант ведет по всем членам своих летных и кабинных экипажей учет полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха за такой период времени, который определен Органом гражданской авиации.

Глава 5. Эксплуатационные ограничения лётно-технических характеристик самолетов

§ 1. Общие положения

182. Самолеты, зарегистрированные в Кыргызской Республике, эксплуатируются в соответствии со всеобъемлющими и подробными нормами лётно-технических характеристик, установленными или принятыми Кыргызской Республикой, а также требованиями настоящей главы и главы 5 Приложения 6, часть 1, к Конвенции о международной гражданской авиации в той части, в которой это не противоречит указанным здесь нормам, установленным (принятым) Кыргызской Республикой, или требованиям настоящей главы.

183. Уровень лётно-технических характеристик самолетов, зарегистрированных в Кыргызской Республике, и к которым не применяются положения части IIIA и IIIB Приложения 8 к Конвенции о международной гражданской авиации как к составляющим исключение в соответствии со статьей 41 Конвенции, соответствует требованиям настоящей главы настолько, насколько это практически возможно.

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

184. Требования, содержащиеся в §2 и §3 настоящей главы включительно, применяются к тяжелым самолетам, на которые распространяются положения части IIIA и IIIB Приложения 8 к Конвенции о международной гражданской авиации.

185. Уровень летно-технических характеристик, определяемый соответствующими частями всеобъемлющих и подробных национальных норм, упомянутых в п. 182 настоящей главы и касающихся самолетов, указанных в п. 184 настоящей главы, является, по крайней мере, в основе своей эквивалентным общему уровню, предусматриваемому положениями настоящей главы.

186. Самолет эксплуатируется в соответствии с положениями сертификата летной годности и в пределах утвержденных эксплуатационных ограничений, содержащихся в летном руководстве данного самолета.

187. Орган гражданской авиации предпринимает такие меры предосторожности, которые в достаточной степени осуществимы для обеспечения того, чтобы общий уровень безопасности, предусматриваемый настоящими положениями, поддерживался при всех ожидаемых условиях эксплуатации.

188. Полет начинается только в том случае, когда информация о летно-технических характеристиках, содержащаяся в летном руководстве и, при необходимости, дополненная другими данными, приемлемые для Органа гражданской авиации, указывает на то, что в предстоящем полете могут быть выполнены требования, содержащиеся в пп. 189–198 настоящей главы.

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

§ 3. Ограничения по массе

190. Масса самолета в начале взлета не превышает массы, указанной в п. 194 настоящих Правил, или массы, указанной в пп. 196, 197 и 198 настоящих Правил, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по таким причинам, которые предусматриваются положениями пп. 196 и 197 настоящих Правил, а в отношении запасных аэродромов – положениями пп. 193 и 198 настоящих Правил.

191. Масса самолета в начале взлета ни в коем случае не превышает максимальную взлетную массу, указанную в летном руководстве для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной взлетной массы.

192. Расчетная масса самолета к расчетному времени приземления на аэродроме назначения и на любом запасном аэродроме пункта назначения ни в коем случае не превышает максимальную посадочную массу, указанную в летном руководстве для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной посадочной массы.

193. Масса самолета в начале взлета или к расчетному времени приземления на аэродроме назначения и на любом запасном аэродроме пункта назначения ни в коем случае не превышает соответствующую максимальную массу, при которой было продемонстрировано соответствие самолета применяемым требованиям сертификации по шуму, содержащимся в АПКР-16, если на это не получено разрешение в виде исключения для некоторых аэродромов или ВПП, где отсутствует проблема беспокоящего воздействия шума, от полномочного органа государства, на территории которого расположен данный аэродром.

194. Взлет. Самолет способен в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета или по другим причинам либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета на достаточном вертикальном или горизонтальном от них расстоянии до тех пор, пока самолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в п. 196 настоящих Правил. При определении полной зоны учета препятствий при взлете необходимо принимать во внимание эксплуатационные условия, такие как поперечная составляющая ветра и навигационная точность.

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

196. Полет по маршруту при одном неработающем двигателе. Самолет способен – в случае выхода из строя критического двигателя в

любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах – продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования, содержащегося в п. 198 настоящих Правил, не снижаясь ни в какой точке до высоты меньшей, чем минимальная абсолютная высота полета.

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

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

§ 4. Сведения о препятствиях

199. Обеспечивается предоставление сведений о препятствиях для разработки эксплуатантами соответствующих процедур полета по маршруту при одном неработающем двигателе. Методы предоставления сведений о препятствиях содержатся в АПКР-4.

200. Эксплуатант учитывает точность карт при оценке соответствия положениям пункта 196 настоящих Правил.

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

201. В Кыргызской Республике самолеты с одним газотурбинным двигателем не регистрируются.

Глава 6. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация

Требования, касающиеся обеспечения самолета бортовым связным и навигационным оборудованием, содержатся в главе 7 настоящих Правил.

§ 1. Общие положения

202. Кроме оборудования, минимально необходимого для выдачи сертификата летной годности, на борту самолетов по необходимости устанавливаются или находятся приборы, оборудование и полетная документация, предписываемые в нижеследующих пунктах в зависимости от используемого самолета и условий, в которых должен выполняться полет. Предписываемые приборы и оборудование, включая их установку, утверждаются Органом гражданской авиации.

203. На борту самолета находятся официально заверенная копия сертификата эксплуатанта, и оригинальный экземпляр эксплуатационных спецификаций, относящихся к данному типу самолета и установленных в связи с таким сертификатом.

204. Эксплуатант включает в руководство по производству полетов утвержденный Органом гражданской авиации минимальный перечень оборудования (MEL), который позволяет командиру воздушного судна определять возможность начала или продолжения полета из любого промежуточного пункта при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы. Орган гражданской авиации принимает меры к тому, чтобы утверждаемый им MEL не оказывал влияния на соответствие самолета нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации.

Примечание. В Приложении 12 к настоящим Правилам содержится инструктивный материал в отношении минимального перечня оборудования.

205. В случае отсутствия типового минимального перечня оборудования (MMEL), который необходим для разработки эксплуатантом минимального перечня оборудования (MEL) и дальнейшего утверждения Органом гражданской авиации, разрешается использовать перечень допустимых отказов, содержащегося в руководстве по летной эксплуатации конкретного типа воздушного судна.

206. Эксплуатант обеспечивает обслуживающий персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна руководством по летной эксплуатации воздушного судна, в котором содержатся процедуры, связанные с эксплуатацией воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях. В руководстве содержатся подробная информация о системах воздушного судна и подлежащие использованию контрольные

карты. При разработке руководства учитываются аспекты человеческого фактора.

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

207. В случаях, когда Кыргызская Республика как государство регистрации окажется не в состоянии выполнять должным образом функции, закрепленные за государством регистрации Конвенцией, в соответствии со статьей 83 bis Конвенции передает государству эксплуатанта, с согласия последнего, те функции государства регистрации, которые могут выполняться более компетентно этим государством эксплуатанта. В случае, если международные перевозки выполняются совместно самолетами, зарегистрированными в Кыргызской Республике и в каком-либо другом государстве, Кыргызская Республика может заключить с таким государством соглашения о совместном выполнении функций, возлагаемых на государство регистрации требованиями настоящих Правил или соответствующих Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации. На борту самолета, эксплуатируемого в соответствии с соглашением, заключенным в соответствии со статьей 83 bis, находится официально заверенная копия краткого описания соглашения в электронном или в распечатанном виде. В случае, когда краткое описание составлено не на английском языке, включается английский перевод.

208. При осуществлении надзора (включая проверки на перроне) для определения функций и обязанностей, передаваемых в соответствии с соглашением государством регистрации государству эксплуатанта, инспектору по безопасности полетов гражданской авиации предоставляется доступ к краткому описанию соглашения, предусмотренного статьей 83 bis.

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

Примечание. В кратком описании соглашения, направляемом совместно с соглашением, предусмотренным статьей 83 bis и зарегистрированным в Совете ИКАО, содержится перечень всех воздушных судов, затрагиваемых этим соглашением. В официально заверенной копии, хранимой на борту в соответствии с п. 207, необходимо указывать лишь конкретное воздушное судно, на борту которого находится эта копия.

210. Краткое описание соглашения должно содержать информацию о конкретном воздушном судне и предоставляться в формате, предусмотренной Приложением 10 к настоящим Правилам.

§ 3. Все самолеты: все полеты

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

212. Самолет оснащается:

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

Запасы медицинских средств должны включать:

— один или несколько комплектов первой помощи, опломбированных с датой крайней и последующей проверки содержания комплектов для использования кабинным экипажем в целях оказания помощи в случаях ухудшения состояния здоровья;

— для самолетов, на которых требуется перевозить кабинный экипаж в качестве членов летного состава экипажа, один универсальный профилактический комплект (два для самолетов, на которых разрешено перевозить более 250 пассажиров), предназначенный для использования членами кабинного экипажа при оказании помощи в случаях ухудшения состояния здоровья, связанных с предполагаемым инфекционным заболеванием или заболеванием в результате вступления в контакт с жидкими компонентами организма;

— для самолетов, на которых разрешено перевозить более 100 пассажиров на отрезках пути с продолжительностью полета более 2 ч, медицинский комплект, предназначенный для использования врачами или другими имеющими надлежащую квалификацию лицами при оказании неотложной медицинской помощи в полете.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся типов, количества, мест размещения и содержимого запасов медицинских средств, приводится в Приложении 9 к настоящим Правилам;

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

— в кабине летного экипажа и

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

Примечание. Любой переносной огнетушитель, установленный в соответствии с сертификатом летной годности данного самолета, рассматривается как отвечающий настоящему требованию.

в) креслом или спальным местом для каждого лица, достигшего возраста, определяемого Органом гражданской авиации;

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

- привязными системами на каждом кресле летного экипажа. Привязная система на каждом кресле пилота включает устройство, которое автоматически ограничивает движение корпуса пилота в случае резкого торможения. Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которым можно пользоваться отдельно;

Привязная система на каждом кресле пилота должна включать устройство, препятствующее вмешательству пилота в управление самолетом в случае внезапной утраты работоспособности. Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которым можно пользоваться отдельно;

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

- когда необходимо пристегнуть привязные ремни;
- когда и как следует пользоваться кислородным оборудованием, если на борту самолета предусмотрен кислород;

- когда следует воздерживаться от курения;
- где находятся спасательные жилеты или аналогичные индивидуальные плавсредства и как следует пользоваться ими, если такие средства предусмотрены на борту;

- где расположены и как открываются аварийные выходы;

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

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

- отвечает минимальным требуемым характеристикам, применяемым в государстве регистрации;

- не относится к типу веществ, которые разрушают озоновый слой.

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

214. Самолет имеет на борту:

- руководство по производству полетов, предписываемое в §4 главы 4 настоящих Правил, или его части, которые относятся к производству полетов;
- летное руководство или другие документы с действующими ревизиями/поправками, содержащие информацию о летно-технических характеристиках, которая требуется для применения положений главы 5 настоящих Правил, или любую другую информацию, необходимую для эксплуатации самолета в соответствии с сертификатом летной годности к полетам, если эти данные отсутствуют в руководстве по производству полетов;
- уточненные и удобные для пользования карты или EFB, которые включают маршрут намеченного полета и любой маршрут, которым, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от основного маршрута.

§ 4. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа

215. Если на фюзеляже предусмотрена маркировка мест, в которых спасательным командам удобно вскрывать фюзеляж в аварийной обстановке, то эти места маркируются так, как показано ниже (см. рисунок). Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и при необходимости для контраста с окружающим фоном обводятся белой полосой.

216. Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 метров, между ними проводятся промежуточные линии размером 9×3 сантиметров таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 метров.

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

§ 5. Бортовые самописцы

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

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

Согласно Приложению 7 к настоящим Правилам визуальная обстановка и информация линии передачи данных могут регистрироваться либо CARS, либо ADRS.

218. Облегченные бортовые регистраторы включают один или несколько следующих систем: бортовой системы регистрации данных

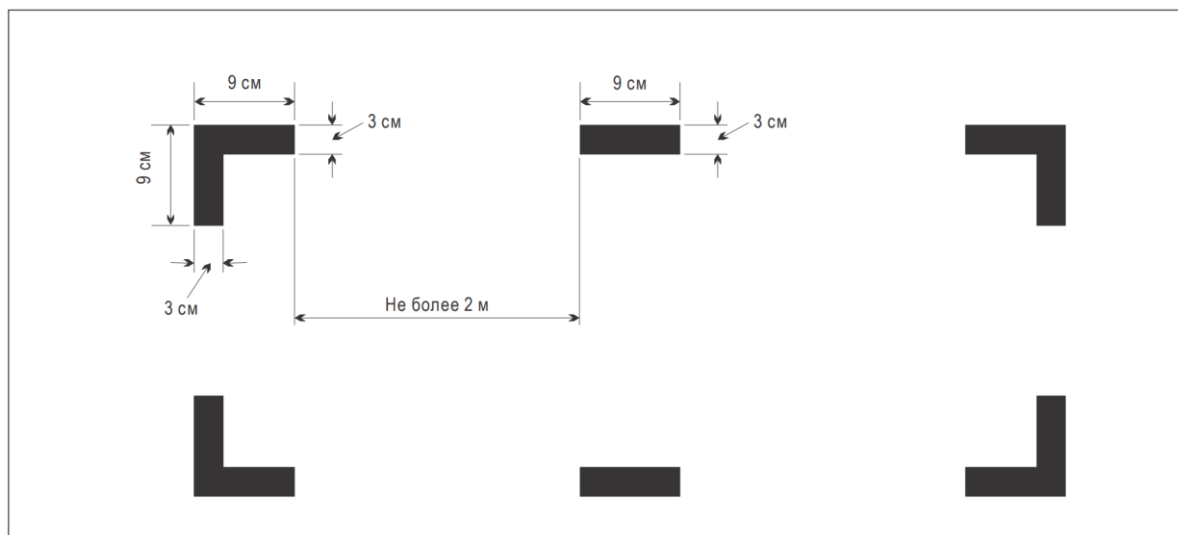
(ADRS), системы регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS), бортовой системы регистрации визуальной обстановки (AIRS) и/или системы регистрации линии передачи данных (DLRS). Визуальная обстановка и информация линии передачи данных могут регистрироваться или CARS, или ADRS.

Подробные требования к бортовым самописцам содержатся в Приложении 7 к настоящим Правилам.

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

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

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



МАРКИРОВКА МЕСТ АВАРИЙНОГО ВСКРЫТИЯ ФЮЗЕЛЯЖА
(см. §4 главы 6 настоящих Правил)

§6. Самописцы полетных данных и бортовые системы регистрации данных

Регистрируемые параметры перечислены в таблицах А7-1 и А7-3 Приложения 7 настоящих Правил.

219. Типы. Самописцы полетных данных (FDR) типа I и типа IA регистрируют параметры, необходимые для точного определения траектории полета, скорости, пространственного положения, тяги двигателей, конфигурации и режима полета самолета.

220. Самописцы полетных данных (FDR) типа II и типа ПА регистрируют параметры, необходимые для точного определения траектории полета, скорости, пространственного положения, тяги двигателей самолета и конфигурации устройств, создающих подъемную силу и сопротивление.

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

- FDR которые регистрируют, по крайней мере, первые 16 параметров, перечисленных в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам; или
- AIR или AIRS класса С, которые регистрируют по крайней мере отображаемые пилоту(ам) параметры траектории полета и скорости; определенные в п. 22 Приложения 7 к настоящим Правилам; или
- ADRS, которая регистрирует, по крайней мере первые 7 параметров указанные в таблице А7-3 Приложения 7 к настоящим Правилам.

"Дата заявки на получение сертификата типа, является дата подачи заявки на получение первоначального "сертификата типа" не дата сертификации отдельных вариантов или последующей модификаций основной модели.

Примечание. Классификация AIR или AIRS приведена в Приложении 7 к настоящим Правилам.

222. Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, следует оснащать:

- FDR которые регистрируют, по крайней мере, первые 16 параметров, указанных в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам; или
- AIR или AIRS класса С, которые регистрируют, по крайней мере, отображаемые пилоту(ам) параметры траектории полета и скорости как определено в п. 11 Приложения 7 к настоящим Правилам; или
- ADRS, которая регистрирует, по крайней мере, первые 7 параметров, указанные в таблице А7-3 Приложения 7 к настоящим Правилам.

223. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, оснащаются FDR, который регистрирует по крайней мере первые 32 параметра, указанных в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам.

224. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг и до 27 000 кг включительно, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, оснащаются FDR, который регистрирует по крайней мере первые 16 параметров, указанных в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам.

225. Все многодвигательные самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы 1 января 1990 года или после этой даты, следует оснащать FDR, который регистрирует по крайней мере первые 16 параметров, указанных в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам.

226. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы до 1 января 1989 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, за исключением тех, которые указаны в п. 228 главы 6 настоящих Правил, оснащаются FDR, который регистрирует по крайней мере первые пять параметров, указанных в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам.

227. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, но до 1 января 1989 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, за исключением тех, которые указаны в п. 228 главы 6 настоящих Правил, следует оснащать FDR, который регистрирует по крайней мере первые 9 параметров, указанных в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам.

228. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные сертификаты летной годности которые впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, но до 1 января 1989 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, оснащаются FDR который регистрирует по крайней мере первые 16 параметров, указанных в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам.

229. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальный сертификат летной годности которые впервые выданы до 1 января 1987 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, следует оснащать FDR, которые должны регистрировать в дополнение к первым 5 параметрам, указанным в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам, такие дополнительные параметры, какие необходимы для целей определения:

- пространственного положения самолета на траектории полета;

– основных сил, действующих на самолет и определяющих траекторию его полета, а также происхождения таких основных сил.

230. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 килограмм, в отношении которых индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы после 1 января 2005 года, оборудуются FDR который регистрирует по крайней мере первые 78 параметров, указанных в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам.

231. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2023 года или после этой даты, оснащаются FDR, способным регистрировать по крайней мере 82 параметра, указанных в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам.

232. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, следует оснащать FDR, способным регистрировать по крайней мере 82 параметра, указанных в таблице А7-1 Приложения 7 к настоящим Правилам.

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

234. Длительность записи. Все FDR сохраняют информацию, зарегистрированную в течение по крайней мере последних 25 часов их работы, за исключением FDR самописцев, установленных на самолетах, о которых говорится в п. 225 главы 6 настоящих Правил, на которых FDR, сохраняют информацию, зарегистрированную в течение по крайней мере последних 30 минут их работы, а также достаточную информацию от предшествующего взлета для целей калибровки.

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

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

236. Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты и которые управляются более чем одним пилотом, следует оснащать или CVR, или CARS.

237. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, индивидуальные сертификаты летной годности,

которые впервые выданы 1 января 2003 года или после этой даты, оснащаются CVR, способным обеспечивать сохранность информации, записанной в течение по крайней мере последних 2 часов его работы.

238. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 килограмм, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, оснащаются CVR.

239. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы до 1 января 1987 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 килограмм, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован после 30 сентября 1969 года, оснащаются CVR.

240. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы до 1 января 1987 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг и до 27 000 кг включительно, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован после 30 сентября 1969 года, следует оснащать CVR.

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

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

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

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

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

Примечание. "Резервный" означает отдельный, независимый от основного источник электропитания, подающего электропитание на CVR. Использование аккумуляторов самолета или других источников питания является приемлемым при условии, что выполнены вышеуказанные

требования и под угрозу не поставлено электропитание жизненно важных потребителей или не возникло перегрузки электросети.

Примечание. Когда функция CVR объединена в одном блоке с другими записывающими функциями, в этом случае разрешается обеспечивать электропитание и других функций.

246. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2018 года или после этой даты, оснащаются в соответствии с определением п. 245 главы 6 настоящих Правил, резервным источником электропитания, который обеспечивает электропитанием основной CVR в случае применения комбинации самописцев.

247. Все самолёты с максимальной сертифицированной взлётной массой более 27 000 кг, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы 1 января 2018 года или после этой даты, следует оснащать в соответствии с требованиями п. 245 главы 6 настоящих Правил, запасным источником питания, который, по крайней мере, обеспечивает электропитание одного CVR.

§ 8. Регистраторы линии передачи данных

248. Применимость. На всех самолетах, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, на которых используются какие-либо упомянутые в Приложении 7 к настоящим Правилам, виды применения связи по линии передачи данных и предусматривается установка CVR, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем.

249. На всех самолетах, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы до 1 января 2016 года или после этой даты в целях установки и использования каких-либо упомянутых в пункте 45 Приложения 7 к настоящим Правилам, видов применения связи по линии передачи данных, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем за исключением случаев, когда установленное оборудование связи по линии передачи данных соответствует сертификату типа или модификации воздушного судна, которые были выданы или впервые утверждены до 1 января 2016 года.

Примечание. Примеры требований к регистрации сообщений по линии передачи данных содержатся в таблице I-5 Приложения 17

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

Примечание. "Модификации воздушного судна" означают модификации для установки оборудования связи по линии передачи данных на воздушном судне (например, конструктивное исполнение, проводка).

250. На всех самолетах, индивидуальные сертификаты летной годности, которые впервые выданы до 1 января 2016 года, на которых предусматривается установка CVR и которые модифицированы 1 января 2016 года или после этой даты в целях использования каких-либо упомянутых в п. 45 Приложения 7 к настоящим Правилам, видов применения связи по линии передачи данных, сообщения, передаваемые по такой линии связи, следует регистрировать ударостойким бортовым самописцем.

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

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

§ 9. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина"

253. Применимость

Все самолеты с максимальной взлетной массой более 27 000 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2023 года или после этой даты, оснащаются ударостойким бортовым самописцем, регистрирующим информацию, отображаемую летному экипажу на электронных дисплеях, а также манипулирование включателями и переключателями летным экипажем, как определено в Приложении 7 к настоящим Правилам.

254. Все самолеты с максимальной взлетной массой более 5700 кг и до 27 000 кг включительно, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2023 года или после этой даты, следует оснащать ударостойким бортовым самописцем, регистрирующим информацию, отображаемую летному экипажу на электронных дисплеях, а также манипулирование включателями и переключателями летным экипажем, как определено в Приложении 7 к настоящим Правилам.

255. Длительность записи

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

256. Корреляция

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

§ 10. Бортовые самописцы. Общие положения

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

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

259. Для сохранения записей бортовых самописцев последние выключаются по завершении полетного времени после происшествия или инцидента. Бортовые самописцы не включаются вновь до тех пор, пока не будет выполнена процедура выдачи записей, как это предусматривается в положениях АПКР-13.

260. Необходимость изъятия записей, сделанных самописцем на борту воздушного судна, определяется полномочным органом государства, в котором проводится расследование, с учетом серьезности инцидента и его обстоятельств, включая последствия для эксплуатации.

Примечание. Положения об ответственности эксплуатанта за сохранение записей бортовых самописцев содержатся в §6 главы 11 настоящих Правил.

261. Сохранение эксплуатационной пригодности. В процессе эксплуатации проводятся проверки и оценки записей систем бортовых самописцев в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности самописцев. Процедуры осмотра систем бортовых самописцев приводятся в Приложении 7 к настоящим Правилам.

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

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

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

264. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 15 000 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2016 года или после этой даты и которые требуется оснащать как CVR, так и FDR, оснащаются двумя комбинированными

самописцами (FDR/CVR). Один самописец размещается, насколько это практически возможно, ближе к кабине экипажа, а второй самописец размещается, насколько это практически возможно, дальше в хвостовой части самолета.

265. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, подлежащие оборудованию FDR и CVR, могут в качестве альтернативы оборудоваться двумя комбинированными самописцами (FDR/CVR).

Примечание. Требование п. 263 настоящих Правил может быть выполнено путем оснащения самолетов двумя комбинированными самописцами (один в передней части, а второй в хвостовой части) или отдельными устройствами.

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

§ 11. Восстановление данных бортовых самописцев

267. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, и заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2021 года или после этой даты, оснащаются средствами, утвержденными Органом гражданской авиации, для своевременного восстановления и предоставления данных бортовых самописцев.

268. При утверждении средств для своевременного предоставления данных бортовых самописцев Орган гражданской авиации принимает во внимание, следующее:

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

§ 12. Все самолеты, выполняющие полеты по ПВП

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

- магнитным компасом;
- точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;
- точным барометрическим высотомером;
- указателем воздушной скорости;

– другими дополнительными приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны Органом гражданской авиации.

270. Самолеты, которые выполняют контролируемые полеты по ПВП, оснащаются в соответствии с требованиями §13 настоящей главы.

§ 13. Все самолеты: полеты над водной поверхностью.

Гидросамолеты

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

– по одному спасательному жилету или равноценному индивидуальному плавсредству на каждого находящегося на борту человека; эти средства располагаются таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места, занимаемого лицом, для которого они предназначены;

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

– один морской якорь (плавучий).

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

§ 14. Сухопутные самолеты

272. Сухопутные самолеты имеют на борту оснащение, указанное в п. 273 настоящих Правил:

– при полете над водными пространствами на расстоянии более 93 км (50 м. миль) от берега, когда речь идет о сухопутных самолетах, эксплуатируемых в соответствии с положениями пп. 203 и 204 настоящих Правил;

– при полете по маршруту над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования, когда речь идет о всех остальных сухопутных самолетах;

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

273. Оснащение, упоминаемое в п. 272 настоящих Правил, состоит из спасательных жилетов или равноценных индивидуальных плавсредств, по одному на каждого находящегося на борту человека; причем они располагаются таким образом, чтобы человек мог легко достать со своего кресла или спального места предназначенное для него плавсредство.

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

Спасательные жилеты, доступные с кресел или спальных мест в отсеках для отдыха членов экипажа, требуются только в тех случаях, когда соответствующие кресла или спальные места сертифицированы для использования при взлете и посадке.

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

274. На всех самолетах, выполняющих полеты по маршрутам, на которых самолет может находиться над водной поверхностью или на удалении от поверхности земли, пригодной для аварийной посадки, соответствующем 120 мин полета на крейсерской скорости и 740 км (400 м. миль), в зависимости от того, что меньше, если воздушное судно выполняет полет в соответствии с п. 196 или п. 197, и на удалении, соответствующем 30 мин полета или 185 км (100 м. миль), в зависимости от того, что меньше, для всех других воздушных судов, в дополнение к оборудованию, предусмотренному соответственно в §13 или §14 настоящей главы, устанавливается следующее оборудование:

- спасательные плоты в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей, расположены таким образом, чтобы облегчить их быстрое применение в аварийной обстановке, и оснащенные таким аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которое отвечает условиям выполняемого полета;

- оборудование для подачи сигналов бедствия с помощью сигнальных ракет, описанных в АПКР-2;

- как можно скорее, но не позднее 1 января 2018 года, на всех самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг в соответствии с правилами безопасности устанавливаются подводные приводные устройства, работающие на частоте 8,8 кГц. Минимальное время работы такого автоматически включающегося подводного приводного устройства составляет 30 дней, и его запрещено устанавливать внутри крыльев или хвостового оперения.

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

275. Каждый спасательный жилет и равноценное индивидуальное плавсредство, когда оно имеется на борту в соответствии с положениями §13 и §14 настоящей главы, оснащается средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей за исключением тех случаев, когда в соответствии с требованиями §11 настоящей главы

предусматриваются вместо спасательных жилетов другие индивидуальные плавсредства.

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

276. Самолеты при выполнении полетов над районами суши, которые были обозначены соответствующим государством в качестве районов, где особенно трудно осуществлять поиск и спасание, оснащаются такими сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием (включая средства жизнеобеспечения людей), которые могут соответствовать условиям пролетаемого района.

§ 17. Все самолеты: высотные полеты

Значение абсолютной высоты при стандартной атмосфере, которое приблизительно соответствует следующей величине абсолютного давления:

Абсолютное давление	Метры	Футы
700 гПа	3 000	10 000
620 гПа	4 000	13 000
376 гПа	7 600	25 000

277. Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление в кабинах летного экипажа и пассажиров составляет менее 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п. 120 главы 4 настоящих Правил.

278. Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 700 гПа, но который оснащен средствами поддержания давления в кабинах летного экипажа и пассажиров на уровне, превышающем 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п. 121 главы 4 настоящих Правил.

279. Герметизированные самолеты, введенные в эксплуатацию 1 июля 1962 года или после этой даты и предназначенные для полетов на высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, оборудуются средствами сигнализации, предупреждающими летный экипаж о любой опасной степени разгерметизации.

280. Герметизированные самолеты, введенные в эксплуатацию до 1 июля 1962 года и предназначенные для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, следует оборудовать

средствами сигнализации, предупреждающими летный экипаж о любой опасной степени разгерметизации.

281. Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, или который, если выполняет полеты на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет более 376 гПа, не может безопасно снизиться в течение 4 мин до абсолютной высоты, где атмосферное давление составляет 620 гПа, и которому индивидуальный сертификат летной годности было выдано 9 ноября 1998 года или позже, оснащается автоматически разворачиваемым кислородным оборудованием в соответствии с требованиями п. 121 главы 4 настоящих Правил. Общее число кислородных приборов превышает количество мест для пассажиров и членов обслуживающего экипажа как минимум на 10%.

282. Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, или который, если выполняет полеты на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет более 376 гПа, не может безопасно снизиться в течение 4 минут до абсолютной высоты полета, где атмосферное давление составляет 620 гПа, или которому индивидуальный сертификат летной годности было выдано до 9 ноября 1998 года, следует оснащать автоматически разворачиваемым кислородным оборудованием в соответствии с требованиями п. 121 главы 4 настоящих Правил. Общее число кислородных приборов должно превышать количество мест для пассажиров и членов обслуживающего экипажа как минимум на 10%.

§ 18. Все самолеты: полеты в условиях обледенения

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

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

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

- магнитным компасом;
- точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;

– двумя точными барометрическими высотомерами со счетчиком и барабанно-стрелочным отсчетом или эквивалентной индикацией данных;

Примечание. Ни трехстрелочный высотомер, ни высотомер с барабанно-стрелочным отсчетом не отвечают требованию, изложенному выше;

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

– указателем поворота и скольжения;

– указателем пространственного положения (авиагоризонтом);

– указателем курса (гирокомпасом);

Примечание. Выполнение требований, содержащихся выше в абзацах 7, 8, 9 настоящего пункта, можно обеспечить путем использования комбинированных приборов или комплексных командных пилотажных систем при условии сохранения такой же гарантии от полного отказа, какая предусмотрена для каждого из трех вышеуказанных приборов;

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

– указателем температуры наружного воздуха, устанавливаемым в кабине летного экипажа;

– указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения.

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

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

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

§ 21. Все самолеты: ночные полеты

287. Все самолеты, выполняющие ночные полеты, оснащаются:

- всеми видами оборудования, перечисленными в §13 настоящей главы;
- огнями, требуемыми АПКР-2 для воздушных судов, находящихся в полете или на рабочей площади аэродрома;

Примечание. Технические требования к огням, удовлетворяющим требованиям АПКР-2 для навигационных огней, содержатся в Приложении 1 к настоящим Правилам.

- двумя посадочными фарами.

Примечание. Самолеты, которые не сертифицированы в соответствии с положениями АПКР-8 и которые оборудованы одной посадочной фарой с двумя нитями накала, имеющими отдельное питание, будут рассматриваться как удовлетворяющие положениям настоящего параграфа.

- подсветом для всех приборов и оборудования, которые имеют важное значение для безопасной эксплуатации самолета и которыми пользуется летный экипаж;
- светильниками во всех пассажирских салонах;
- автономным переносным фонарем на рабочем месте каждого члена экипажа.

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

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

§ 23. Все самолеты, выполняющие полеты на высотах более 15 000 м (49 000 фут): указатель уровня радиации

289. Все самолеты, предназначенные для полетов на высотах более 15 000 м (49 000 фут), имеют на борту оборудование для непрерывного измерения и индикации мощности общей дозы получаемой космической радиации (т. е. общего количества ионизирующей и нейтронной радиации галактического и солнечного происхождения) и суммарной дозы по каждому полету. Блок индикации этого оборудования хорошо виден одному из членов летного экипажа.

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

§ 24. Все самолеты, соответствующие содержащимся Стандартам сертификации по шуму

290. На борту самолета находится сертификат воздушного судна по шуму, выданный Органом гражданской авиации на основании сертификата типа по шуму разработчика воздушного судна.

§ 25. Указатель числа Маха

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

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

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

292. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

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

294. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых составляет 5700 кг или менее и на борту которых разрешен провоз более 5, но не более 9 пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2026 года или после этой даты, оборудуются системой предупреждения о близости земли, обеспечивающей предупреждение о чрезмерной скорости снижения и чрезмерной потере высоты после взлета или ухода на второй круг, предупреждения о недостаточном запасе высоты над местностью и реализацию функции оценки рельефа местности в направлении полета.

295. Все самолеты с поршневыми двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 килограмм или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли, обеспечивающей предупреждение о чрезмерной скорости снижения и чрезмерной потере

высоты после взлета или ухода на второй круг, предупреждение о недостаточном запасе высоты над местностью и имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

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

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

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

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

298. Самолеты, в отношении которых индивидуальные сертификаты летной годности впервые были выданы 1 января 1981 года или после этой даты оборудуются обращенным вперед или назад креслом (под углом до 15° к продольной оси самолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом кабинного экипажа, в функции которого входит выполнение положений п. 424 главы 12 настоящих Правил относительно аварийной эвакуации.

299. Самолеты, в отношении которых индивидуальные сертификаты летной годности впервые были выданы до 1 января 1981 года следует оборудовать обращенным вперед или назад креслом (под углом до 15° к продольной оси самолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом кабинного экипажа, в функции которого входит выполнение положений пункта 424 главы 12 настоящих Правил относительно аварийной эвакуации.

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

300. Места членов кабинного экипажа, устанавливаемые в соответствии с пп. 298 и 299 настоящей главы, располагаются около аварийных выходов на уровне пола и других аварийных выходов, предусмотренные для аварийной эвакуации.

§ 28. Аварийный приводной передатчик (ELT)

301. Все самолеты должны иметь на борту автоматический ELT.

302. За исключением случаев, указанных в п. 303 настоящих Правил, все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT или двумя ELT любого типа.

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

- как минимум двумя ELT, один из которых является автоматическим; или
- как минимум одним ELT и имеют функциональные возможности, отвечающие требованиям §29 настоящей главы.

Примечание. В том случае, если требованиям §29 настоящей главы отвечает другая система, автоматического ELT не требуется.

304. За исключением случаев, указанных в п. 305 настоящих Правил, все самолеты, на борту которых разрешен провоз 19 или менее пассажиров, оснащаются как минимум одним ELT любого типа.

305. Все самолеты, на борту которых разрешен провоз 19 или менее пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности, которых впервые выданы после 1 июля 2008 года, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT.

306. Оборудование ELT, устанавливаемое на борту в соответствии с требованиями пп. 301-305 настоящих Правил, функционирует согласно надлежащим положениям АПКР-10.

Правильный выбор количества ELT, их типа и размещения на воздушном судне и соответствующих плавучих средствах жизнеобеспечения будет обеспечивать наибольшую вероятность срабатывания ELT в случае авиационного происшествия с воздушным судном, выполняющим полеты над водным пространством или сушей, включая районы, особо трудные для поиска и спасания. Размещение блоков передатчиков является важным фактором обеспечения их оптимальной защиты от разрушения и пожара. Размещение устройств управления и включения (устройств контроля срабатывания) автоматических стационарных ELT и связанные с ними эксплуатационные процедуры определяются также с учетом необходимости быстрого обнаружения случайного срабатывания и удобного ручного включения членами экипажа.

§ 29. Определение местоположения самолета, терпящего бедствие

307. Начиная с 1 января 2025 года все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, индивидуальные

сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2024 года или после этой даты, если они терпят бедствие, по крайней мере ежеминутно передают в автономном режиме информацию, на основании которой эксплуатант может определить их местоположение, в соответствии с положениями Приложения 8 к настоящим Правилам.

308. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5 700 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, если они терпят бедствие, должны по крайней мере ежеминутно передавать в автономном режиме информацию, на основании которой может быть определено их местоположение, в соответствии с положениями Приложения 8 к настоящим Правилам.

309. Эксплуатант предоставляет информацию о самолете, терпящем бедствие, соответствующим организациям, определяемым Органом гражданской авиации.

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

310. Эксплуатант обеспечивает оснащение самолетов с турбинными двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II TCAS 7.1).

311. Все самолеты следует оборудовать бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II TCAS 7.1).

312. Бортовая система предупреждения столкновений функционирует согласно требованиям соответствующих положений тома IV Приложения 10 к Конвенции о международной гражданской авиации.

§ 31. Требования, касающиеся приемоответчиков, передающих данные о барометрической высоте

313. Все самолеты оборудуются приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте и функционирующим согласно требованиям соответствующих положений тома IV Приложения 10 к Конвенции о международной гражданской авиации.

314. Все самолеты, в отношении которых индивидуальный сертификат летной годности впервые выдан после 1 января 2009 года, оборудуются источником данных, который предоставляет информацию о барометрической высоте с точностью 7,62 метров (25 фут) или более высокой точностью.

315. Все самолеты оборудуются источником данных, который предоставляет информацию о барометрической высоте с точностью 7,62 метров (25 фут) или более высокой точностью.

316. Приемоответчику режима S должны предоставляться данные о состоянии "в воздухе/на земле", если самолет оснащен автоматическими средствами обнаружения такого состояния.

Примечание. Данные положения повысят эффективность бортовых систем предупреждения столкновений, а также обслуживания воздушного движения с использованием радиолокатора режима S. В частности, функции слежения значительно улучшаются при точности 7,62 м (25 фут) или более высокой точности.

Ответы приемоответчиков в режиме S всегда сообщают барометрическую высоту через приращения в 30,50 м (100 фут) независимо от точности исходных данных.

§ 32. Микрофоны

317. Все члены летного экипажа, которым необходимо находиться в кабине экипажа для исполнения своих служебных обязанностей, при полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода ведут связь с использованием направленных микрофонов или ларингофонов.

§ 33. Турбореактивные самолеты. Система заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра

318. Все турбореактивные самолеты, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 килограмм или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров, следует оборудовать системой заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

319. Система заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра должна обеспечивать возможность своевременной выдачи пилоту световой и звуковой сигнализации, предупреждающей о наличии сдвига ветра впереди воздушного судна, а также другой информации, позволяющей пилоту безопасно начинать и продолжать прерванный заход на посадку, уход на второй круг или предпринимать необходимые меры с целью избежания опасности. Система должна также информировать пилота о приближении к пределам, установленным для сертификации оборудования автоматического захода на посадку, в тех случаях, когда такое оборудование используется.

§ 34. Все самолеты, эксплуатируемые одним пилотом по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью

320. Для выдачи разрешения в соответствии с п. 171 главы 4 настоящих Правил все самолеты, эксплуатируемые одним пилотом по ППП или ночью, оснащаются:

- исправным автопилотом, имеющим, как минимум, режимы стабилизации высоты и выбора курса;
- наушниками с направленным микрофоном или другим аналогичным устройством;
- средством отображения карт, позволяющим их читать в любых условиях окружающего освещения.

§ 35. Самолеты, оборудованные Системами автоматической посадки, коллиматорным индикатором (HUD) или эквивалентными индикаторами, Системами технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS), системами синтезированной визуализации (SVS) и/или комбинированными Системами визуализации (CVS)

321. Когда самолеты оборудованы системами автоматической посадки, HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS, или любым сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, критерии использования этих систем для обеспечения безопасности полетов самолетов устанавливается Органом гражданской авиации.

**§ 36. Электронные полетные планшеты (EFB).
Оборудование EFB**

322. В тех случаях, когда на борту самолета используются переносные EFB, эксплуатант принимает меры к тому, чтобы они не нарушали работу систем самолета, оборудования или не препятствовали возможности управлять самолетом.

§ 37. Функции EFB

323. При использовании EFB на борту самолета эксплуатант:

- оценивает факторы риска (риски) для безопасности полетов, связанные с каждой функцией EFB;
- вводит и документально оформляет процедуры использования оборудования и каждой функции EFB и требования к обучению работе с ними;
- обеспечивает, в случае отказа EFB, предоставление достаточной информации летному экипажу в целях безопасного выполнения полета.

324. Орган гражданской авиации выдает специальное утверждение на использование функций EFB для обеспечения безопасности полетов самолетов.

§ 38. Специальное утверждение EFB

325. При выдаче специального утверждения использования EFB Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы:

- оборудование EFB и связанные с ним узлы крепления, включая интерфейс с системами самолета, где это применимо, отвечало соответствующим требованиям к удостоверению соответствия нормам летной годности;
- эксплуатант оценивал факторы риска для безопасности полетов, связанные с операциями, поддерживаемыми функцией(ями) EFB;
- эксплуатант устанавливал требования к избыточности информации (если это целесообразно), предусматриваемые и отображаемые функцией(ями) EFB;
- эксплуатант устанавливал и документально оформлял процедуры управления функцией(ями) EFB, включая любые базы данных, которые он может использовать;
- эксплуатант устанавливал и документально оформлял процедуры использования EFB и функции(й) EFB и требования к обучению работе с ними.

§ 39. Система информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП (ROAAS) для самолетов с газотурбинными двигателями

326. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг и индивидуальные сертификаты летной годности, которых впервые выданы 1 января 2026 года или после этой даты, оснащаются системой информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП (ROAAS).

Примечание. Инструктивный материал, касающийся структуры системы ROAAS, содержится в документе EUROCAE ED-250 "Стандарты минимальных эксплуатационных характеристик (MOPS) для системы информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП" (ROAAS) или в эквивалентных документах.

Глава 7. Бортовое связное и навигационное оборудование и оборудования наблюдения

§ 1. Связное оборудование

327. Самолет оснащается связным радиооборудованием, способным:

- поддерживать двустороннюю связь в целях аэродромного диспетчерского обслуживания;

- принимать метеорологическую информацию в любое время в ходе полета;

- поддерживать двустороннюю связь в любое время в ходе полета по крайней мере с одной авиационной станцией и с такими другими авиационными станциями, и на таких частотах, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

Примечание. Требования п. 327 настоящих Правил считаются выполненными, если будет продемонстрирована указанная здесь способность поддерживать связь в нормальных для данного маршрута условий распространения радиоволн.

328. Связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц обеспечивается с помощью радиооборудования, требуемого в соответствии с п. 327 настоящих Правил.

329. При выполнении полетов, где связное оборудование должно соответствовать спецификации RCP для осуществления связи, основанной на характеристиках (PBC), самолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 327 настоящих Правил:

- оснащается оборудованием связи, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной спецификацией RCP;

- имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RCP, указанных в летном руководстве или другой документации на самолет, утверждённой государством разработчика или государством регистрации;

- имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RCP, включенных в MEL.

330. При полетах, где установлена спецификация RCP для PBC, Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:

- штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий на случай непредвиденных обстоятельств;

- требования к уровню квалификации и подготовки летного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RCP;

- программу подготовки соответствующего персонала сообразно задачам планируемой деятельности;

- надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RCP.

331. Орган гражданской авиации обеспечивает применительно к самолетам, указанным в п. 329 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

- получения донесений об отмеченных характеристиках связи от программ контроля, установленных в соответствии с п. 3.3.5.7 главы 3 АПКР-11.

– принятия незамедлительных корректирующих мер в отношении конкретных воздушных судов, типов воздушных судов или эксплуатантов, указанных в таких донесениях как несоблюдающие требования спецификации RCP.

§ 2. Навигационное оборудование

332. Самолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

- в соответствии с рабочим планом полета и
- в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения, за исключением тех случаев, когда (если это не запрещается Органом гражданской авиации) навигация в ходе полета по ПВП осуществляется с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами.

333. При полетах, где установлена навигационная спецификация для навигации, основанной на характеристиках (PBN), самолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 332 настоящих Правил:

- оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной (ыми) навигационной (ыми) спецификацией (ями);
- имеет информацию о возможностях самолета соответствовать навигационным спецификациям, указанных в летном руководстве или другой документации на самолет, утвержденной государством разработчика или Органом гражданской авиации;
- имеет информацию о возможностях самолета соответствовать навигационным спецификациям, включенных в MEL.

334. При полетах, где установлена навигационная спецификация для PBN, Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:

- штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий на случай непредвиденных обстоятельств;
- требования к уровню квалификации и подготовки летного экипажа в соответствии с надлежащими навигационными спецификациями;
- программу подготовки соответствующего персонала сообразно задачам планируемой деятельности;
- надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими навигационными спецификациями.

Примечание. Управление электронными навигационными данными является неотъемлемой частью штатных и нештатных процедур.

335. Орган гражданской авиации специально утверждает полеты на основе санкционированных требуемых (AR) навигационных спецификаций PBN.

336. При полетах в определенных участках воздушного пространства, в котором в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS), на борту воздушного судна устанавливается навигационное оборудование, которое:

- обеспечивает летному экипажу непрерывную индикацию выдерживания линии пути или отклонения от нее с требуемой степенью точности в любой точке вдоль этой линии пути и

- разрешается Органом гражданской авиации для применения в полетах с соответствующими MNPS.

337. Для выполнения полетов в определенных частях воздушного пространства, где на основании регионального аэронавигационного соглашения между эшелонами полёта 290 и 410 включительно применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 метров (1000 фут):

- самолет оснащается оборудованием, которое может обеспечить:

- а) индикацию в кабине экипажа эшелона полета, на котором выполняется полет;

- б) выдерживание в автоматическом режиме выбранного эшелона полета;

- в) предупреждение членов экипажа о наличии отклонения от выбранного эшелона полета. Пороговое значение отклонения при выдаче предупреждения не превышает ± 90 метров (300 фут);

- г) автоматическое представление данных о барометрической абсолютной высоте;

- Орган гражданской авиации выдает специальное утверждение на выполнение полетов в условиях RVSM;

- демонстрирует характеристики вертикальной навигации в соответствии с Приложением 3 к настоящим Правилам.

338. До выдачи специального утверждения RVSM, Орган гражданской авиации убеждается в том, что:

- возможности самолета осуществлять вертикальную навигацию удовлетворяют требованиям, указанным в Приложении 3 к настоящим Правилам;

- эксплуатант ввел соответствующие процедуры, связанные с практикой и программами сохранения летной годности (техническое обслуживание и ремонт);

- эксплуатант ввел для летных экипажей соответствующие процедуры выполнения полетов в воздушном пространстве RVSM.

Примечание. Специальное утверждение RVSM действует в глобальном масштабе при условии, что любые специфические для данного региона эксплуатационные процедуры отражены в Руководстве по производству полетов или соответствующем инструктивном материале для экипажей.

339. Орган гражданской авиации, при необходимости в консультации с государством регистрации, обеспечивает в отношении самолетов, указанных в п. 343 главы 7 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

- получения от контрольных агентств, созданных в соответствии с п. 3.3.5.6 АПКР-11 отчетов о характеристиках выдерживания относительной высоты, и
- принятия срочных корректирующих действий в отношении отдельных воздушных судов или типовых групп воздушных судов, которые определены в таких отчетах как не отвечающие требованиям выдерживания относительной высоты для выполнения полетов в воздушном пространстве, где применяется RVSM.

340. Орган гражданской авиации, выдавшее специальное утверждение RVSM эксплуатанту, вводит требование, которое гарантирует, что характеристики выдерживания относительной высоты не менее двух самолетов каждой типовой группы воздушных судов как минимум один раз в два года или с интервалом 1000 часов налета на самолет, в зависимости от того, какой период больше. Если типовая группа воздушных судов эксплуатанта включает один самолет, контроль за этим самолетом осуществляется в установленный период.

Примечание. Для выполнения этого требования могут использоваться данные контроля, полученные в рамках любой региональной программы контроля, учрежденной в соответствии с положениями АПКР-11.

341. Орган гражданской авиации устанавливает положения и процедуры, обеспечивающие принятие соответствующих действий в отношении воздушных судов и эксплуатантов других государств, выполняющих полеты в воздушном пространстве RVSM без действующего утверждения RVSM.

Примечание. Эти положения и процедуры должны учитывать ситуацию, когда рассматриваемое воздушное судно выполняет полеты без специального утверждения в воздушном пространстве данного государства, и ситуацию, когда эксплуатант, в отношении которого данное государство несет ответственность за надзор за соблюдением установленных правил, выполняет полеты без требуемого специального утверждения в воздушном пространстве другого государства.

342. Самолет в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием, которое в случае отказа одного из элементов оборудования на любом этапе полета позволит самолету продолжать полет согласно п. 332 настоящих Правил и, в соответствующих случаях, пп. 333, 336 и 337 настоящих Правил.

343. При полетах, в ходе которых планируется производить посадку в приборных метеорологических условиях, самолет оснащается радиооборудованием, способным принимать сигналы, помогающие вывести самолет в точку, откуда может быть произведена визуальная посадка. Это оборудование способно обеспечить такое наведение на каждом

аэродроме, где планируется посадка в метеорологических условиях полета по приборам, и на любых намеченных запасных аэродромах.

§ 3. Оборудование наблюдения

344. Самолет оснащается оборудованием наблюдения, которое позволяет ему выполнять полет в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения.

345. При полетах, где оборудование наблюдения должно соответствовать спецификации RSP для наблюдения, основанного на характеристиках (PBS), самолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 344 настоящих Правил:

- оснащается оборудованием наблюдения, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной(ыми) спецификацией(ями) RSP;

- имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RSP, указанных в летном руководстве или другой документации на самолет, утвержденной государством разработчика или Органом гражданской авиации;

- имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RSP, включенных в MEL.

346. При полетах, где установлена спецификация RSP для PBS, Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:

- штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий на случай непредвиденных обстоятельств;

- требования к уровню квалификации и подготовки летного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RSP;

- программу подготовки соответствующего персонала сообразно задачам планируемой деятельности;

- надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RSP.

347. Орган гражданской авиации обеспечивает применительно к самолетам, указанным в п. 345 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

- получения донесений об отмеченных характеристиках наблюдения от программ контроля, установленных в соответствии с главой 3 АПКР-11;

- принятия незамедлительных корректирующих мер в отношении конкретных воздушных судов, типов воздушных судов или эксплуатантов, указанных в таких донесениях как несоблюдающих требования спецификации RSP.

§ 4. Установка оборудования

348. Установка оборудования осуществляется таким образом, чтобы отказ каждого отдельного элемента, необходимого для связи, навигации или наблюдения, или для любого их сочетания, не приводил к отказу другого элемента, необходимого для навигации, связи или наблюдения.

§ 5. Управление электронными навигационными данными

349. Эксплуатант не использует продукты электронных навигационных данных, обработанные для применения на борту и на земле, если Орган гражданской авиации не утвердило процедуры эксплуатанта, обеспечивающие соответствие применяемого процесса и поставляемых продуктов приемлемым стандартам целостности и совместимость этих продуктов с заданной функцией имеющегося оборудования, которое будет их использовать. Орган гражданской авиации обеспечивает постоянный контроль эксплуатанта за процессом и продуктами.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся процессов, которым могут следовать поставщики данных, содержится в документах RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76 и RTCA DO-201A/EUROCAE ED-77.

350. Эксплуатант внедряет процедуры, обеспечивающие своевременное распространение и внесение текущих и неизменных электронных навигационных данных для всех воздушных судов, которым они требуются.

Глава 8. Поддержание летной годности самолетов

Примечание. Используемое в настоящей главе понятие "самолет" включает двигатели, воздушные винты, узлы, вспомогательные агрегаты, приборы, оборудование и аппаратуру, в том числе аварийно-спасательное оборудование.

§ 1. Обязанности эксплуатанта, по поддержанию летной годности

351. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы в соответствии с процедурами, приемлемыми для Органа гражданской авиации:

- каждый самолет, который они эксплуатируют, поддерживался в пригодном для выполнения полетов состоянии;
- эксплуатационное и аварийное оборудование, необходимое для планируемого полета, являлось исправным;
- сертификат летной годности каждого самолета, который они эксплуатируют, было действительным.

352. Эксплуатант не эксплуатирует самолет, если техническое обслуживание самолета, включая любой соответствующий двигатель, воздушный винт или часть, не выполнено:

- организацией, отвечающей требованиям главы 5 АПКР-8, которая утверждена Органом гражданской авиации или другими Договаривающимся государством и являются приемлемой для Органа гражданской авиации.

- лицом или организацией в соответствии с процедурами, утвержденными Органом гражданской авиации;

- и не выдано свидетельство о техническом обслуживании в отношении выполненного технического обслуживания.

353. Эксплуатант нанимает на работу лицо или группу лиц, которые обеспечивают проведение всех работ по техническому обслуживанию в соответствии с руководством по регулированию технического обслуживания.

354. Эксплуатант обеспечивает проведение технического обслуживания его самолетов в соответствии с программой технического обслуживания.

§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания

355. Эксплуатант обеспечивает наличие приемлемого для Органа гражданской авиации руководства по регулированию технического обслуживания, которое используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и отвечает требованиям §2 главы 11 настоящих Правил. При разработке этого руководства соблюдаются принципы, связанные с человеческим фактором.

356. Эксплуатант обеспечивает внесение в руководство по регулированию технического обслуживания необходимых изменений для приведения содержащейся в нем информации в соответствие с текущими требованиями.

357. Экземпляры всех поправок к руководству эксплуатанта по регулированию технического обслуживания незамедлительно направляются всем организациям или лицам, которым было предоставлено руководство.

358. Эксплуатант предоставляет в Орган гражданской авиации экземпляры Руководства технического обслуживания воздушного судна со всеми изменениями и дополнениями к нему и/или пересмотрами, а также такими обязательными материалами, какие может потребовать Орган гражданской авиации.

§ 3. Программа технического обслуживания

359. Эксплуатант обеспечивает наличие утвержденной Органом гражданской авиации программы технического обслуживания, которая используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и содержит информацию, предусмотренную в §3 главы 11 настоящих Правил. При разработке и применении эксплуатантом программы технического обслуживания учитываются аспекты человеческого фактора.

360. Экземпляры всех поправок к программе технического обслуживания незамедлительно направляются всем организациям и лицам, которым была предоставлена программа технического обслуживания.

§ 4. Регистрируемые данные о поддержании летной годности

361. Эксплуатант обеспечивает хранение в течение периодов, указанных в п. 362 настоящих Правил, следующих регистрируемых данных:

а) общего времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) самолета и всех агрегатов с ограниченным сроком службы;

б) текущих сведений о соответствии всей обязательной информации о сохранении летной годности;

в) соответствующих подробных данных о модификациях и ремонтах;

г) времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) после последнего капитального ремонта самолета или его агрегатов с соблюдением обязательного межремонтного срока службы;

д) текущих сведений о соблюдении программы технического обслуживания самолета;

е) подробных данных о техническом обслуживании, которые свидетельствуют о выполнении всех требований при подписании свидетельства о техническом обслуживании.

362. Зарегистрированные данные, указанные в абзацах а)-д) п. 361 настоящих Правил хранятся в течение 90 дней после окончательного снятия с эксплуатации соответствующего агрегата, а зарегистрированные данные, указанные в абзаце е) п. 361 настоящих Правил, хранятся минимум в течение одного года после подписания свидетельства о техническом обслуживании.

363. В случае временной смены эксплуатанта зарегистрированные данные предоставляются новому эксплуатанту. В случае любой постоянной смены эксплуатанта зарегистрированные данные передаются новому эксплуатанту.

Примечание. В контексте п. 363 решение вопроса о том, что должно рассматриваться в качестве временной смены эксплуатанта, должно

приниматься Органом гражданской авиации в свете необходимости осуществлять контроль над зарегистрированными данными, который будет зависеть от доступа к ним и возможности их обновления.

364. Регистрация хранимых и передаваемых в соответствии с настоящим параграфом данных ведется в том виде и формате, которые обеспечивают на постоянной основе их удобочитаемость, защищенность и целостность.

Примечание. По своему виду и формату эти данные могут представлять собой, записи на бумажной основе, на пленке, электронные записи или записи в любом сочетании указанных видов.

§ 5. Информация о сохранении летной годности

365. Эксплуатант самолета, максимальная взлетная сертифицированная масса которого превышает 5700 кг, контролирует, обобщает и оценивает опыт технического обслуживания и эксплуатации в отношении сохранения летной годности и предоставляет информацию, предписанную Органом гражданской авиации с помощью системы, указанной в АПКР-8.

366. Эксплуатант самолета, максимальная сертифицированная взлетная масса которого превышает 5700 килограмм, получает и оценивает сведения и рекомендации в отношении сохранения летной годности, поступающие от организации, ответственной за конструкцию типа, и предпринимает действия, которые считаются необходимыми в соответствии с процедурой, приемлемой для Органа гражданской авиации.

§ 6. Модификации и ремонт

367. Все модификации и ремонты соответствуют требованиям к летной годности, принятыми Органом гражданской авиации, устанавливаются правила, обеспечивающие рассмотрение, утверждение и хранение данных, которые подтверждают соответствие требованиям к летной годности.

§ 7. Утвержденная организация по техническому обслуживанию

368. Утвержденная организация по техническому обслуживанию отвечает требованиям главы 6 "Утверждение организации по техническому обслуживанию" АПКР-8.

§ 8. Свидетельство о техническом обслуживании

369. Если техническое обслуживание выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, свидетельство о техническом обслуживании выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию в соответствии с положениями АПКР-8.

370. Если техническое обслуживание не выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, свидетельство о техническом обслуживании оформляется и подписывается лицом, имеющим надлежащее свидетельство, выданное в соответствии с АПКР-1 для подтверждения того, что проведенные работы по техническому обслуживанию удовлетворительно выполнены в соответствии с утвержденными данными и процедурами, приемлемыми для Органа гражданской авиации.

371. Если техническое обслуживание не выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, в свидетельство о техническом обслуживании включается следующая информация:

- основные сведения о выполненном техническом обслуживании, включая подробные сведения об использовавшихся утвержденных данных;
- дата завершения такого технического обслуживания;
- данные о лице или лицах, подписавших свидетельство.

Глава 9. Летный экипаж самолета

§1. Состав летного экипажа

372. Летный экипаж по численности и составу отвечает требованиям, которые не ниже требований, указанных в руководстве по производству полетов. Численность летного экипажа увеличивается по сравнению с минимальной необходимой численностью, указанной в летном руководстве или в других документах, имеющих отношение к сертификату летной годности тех случаях, когда этого требует тип используемого самолета, вид выполняемого полета и продолжительность полета между двумя пунктами, в которых происходит смена летного экипажа.

373. На каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве КВС для управления самолетом, который имеет свидетельство коммерческого или свидетельство линейного пилота.

374. Когда эксплуатационной документацией воздушного судна предусмотрено обязательное наличие второго пилота, на каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве второго пилота, который для управления самолетом имеет свидетельство линейного пилота, свидетельство коммерческого пилота или свидетельство пилота многочленного экипажа самолета.

375. Эксплуатант назначает пилота в качестве КВС под наблюдением, который для управления самолетом имеет свидетельство линейного пилота или свидетельство коммерческого пилота и налет не менее тысячи часов. Пилот выполняет функции КВС под наблюдением в составе экипажа, включающего КВС, имеющего налет в качестве КВС не менее 500 часов на этом типе воздушного судна.

§ 2. Бортрадист

376. В состав летного экипажа входит по крайней мере одно лицо, имеющее действующее свидетельство, которое выдано или узаконено в соответствии с положениями АПКР-1 и которое дает право на эксплуатацию подлежащего использованию радиопередающего оборудования.

§ 3. Бортинженер

377. Когда конструкцией самолета предусматривается отдельное рабочее место для бортинженера, в состав летного экипажа входит по крайней мере один бортинженер, которому специально поручено находиться на этом рабочем месте, кроме тех случаев, когда его обязанности могут удовлетворительно выполняться другим членом летного экипажа, имеющим свидетельство бортинженера, без ущерба для выполнения прямых обязанностей.

§ 4. Штурман

378. В состав летного экипажа входит, по крайней мере, одно лицо, имеющее свидетельство штурмана в соответствии с положениями АПКР-1 во всех тех случаях, когда, навигация, необходимая для безопасного выполнения полета, не может в достаточной мере осуществляться пилотами при исполнении ими своих прямых обязанностей.

§ 5. Обязанности членов летного экипажа в аварийной обстановке

379. Эксплуатант в зависимости от типа самолета (и в соответствии с Летным руководством/ Flight Manual) определяет необходимые функции всех членов летного экипажа, которые они должны выполнять в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей. В программе подготовки, организуемой эксплуатантом, предусматривается ежегодное обучение этим функциям, включая обучение методам и правилам пользования всем аварийно-спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта самолета.

§ 6. Программа подготовки членов летного экипажа

380. Эксплуатант составляет и выполняет программу наземной и летной подготовки, которая утверждается Органом гражданской авиации и гарантирует надлежащую подготовку всех членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей. Эта программа подготовки:

- включает начальную, периодическую и переходную (conversion) подготовку, а также курсы переаттестации, повышения квалификации, ознакомительное обучение, обучение по различиям и другие виды специальной подготовки;

- включает средства наземной и летной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации, как это предусматривается Авиационными правилами Кыргызской Республики. Эксплуатант указывает в РПП периоды, вид и сроки действия прохождения подготовки/обучения экипажами;

- состоит из наземной и летной подготовки на типе (ах) самолета, на котором (ых) работают члены летного экипажа;

- включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и внештатной обстановки или режима, вызванных неисправностями двигателя, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами;

- включает подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них;

- включает подготовку в целях овладения знаниями и навыками, касающимися схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе производства полетов, составление карт, характеристик работоспособности человека, включая контроль факторов угрозы и ошибок, и перевозки опасных грузов;

- обеспечивает проведение обучения с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, за выполнение которых они несут ответственность, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа, применительно, в частности, к нештатным или аварийным процедурам;

- повторяется через определенные периоды, устанавливаемые Органом гражданской авиации, и предусматривает проведение оценки подготовки.

381. Летная подготовка в той мере, в какой это представляется целесообразным Органу гражданской авиации, может осуществляться на тренажерных устройствах имитации полета, утвержденных Органом гражданской авиации для данной цели.

382. Объем повторной подготовки, требуемой в соответствии с §5 и §6 настоящей главы, может меняться и необязательно должен быть таким же полным, как объем первоначальной подготовки, проведенной на конкретном типе самолета.

383. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов или сдачи письменных экзаменов, а также другими установленными способами по усмотрению Органа гражданской авиации.

384. Эксплуатант не допускает члена летного экипажа воздушного судна для выполнения своих функций, если он не прошел подготовку по разработанной эксплуатантом программе подготовки, которая обеспечивает надлежащую подготовку членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей и:

- предусматривает средства наземной и летной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации;
- состоит из наземной и летной подготовки на типе (типах) воздушных судов, на котором работают члены летного экипажа;
- включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и исключительной обстановки или режима, вызванных неисправностями силовой установки, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами;
- включает подготовку в целях приобретения знаний и навыков, касающихся схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе выполнения полетов, ограничений человеческих возможностей ("человеческого фактора"), включая знания об опасности их проявления при выполнении полетов, о предотвращении ситуаций, приводящих к выходу за ограничения человеческих возможностей, о предотвращении ошибок и их исправлении, перевозки опасных грузов воздушными судами;
- обеспечивает проведение обучения с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, которые они должны осуществлять, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа воздушного судна, в том числе при выполнении нештатных или аварийных процедур;
- предусматривает следующее:
 - а) ознакомление вновь принятого на работу члена летного экипажа с его обязанностями и функциями, требованиями эксплуатанта по выполнению полетов (conversion training) проводится в случаях:
 - 1) В случае полетов на самолетах или вертолетах член летного экипажа должен пройти соответствующую программу подготовки эксплуатанта, прежде чем приступить к самостоятельным полетам:
 - когда пилоты или экипаж переходят на управление другим типом или классом самолёта, требующим дополнительного обучения;
 - в случае перехода к другому эксплуатанту, где требуется адаптация к её стандартам, процедурам и требованиям.
 - 2) Переходная подготовка (conversion training) эксплуатантов включает обучение с оборудованием, установленным на воздушном судне, в соответствии с функциями членов летного экипажа;

б) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев подготовку по аварийно-спасательному оборудованию воздушного судна и тренировку процедур аварийной эвакуации на суше. Ежегодная программа обучения по использованию аварийно-спасательного оборудования должна включать следующее:

- фактическое надевание спасательного жилета, если он имеется;
- фактическое надевание защитного дыхательного оборудования (PBE, OXYGEN и т.д), если таковое имеется;
- фактическое обращение с огнетушителями;
- инструктаж по расположению и использованию всего аварийно-спасательного оборудования, имеющегося на самолете;
- инструктаж по расположению и использованию всех типов выходов;
- процедуры (авиационной) безопасности.

в) подготовку по перевозке опасных грузов, включая сдачу экзамена, не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять перевозку опасных грузов;

г) тренировку процедур аварийной эвакуации на воде не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев. Каждые 3 года программа обучения должна включать следующее:

- фактическая эксплуатация всех типов выходов;
- демонстрация метода управления трапом, если он установлен;
- реальное тушение пожара с использованием оборудования, характерного для имеющегося на борту самолета, при реальном или моделируемом пожаре, за исключением случаев, когда при использовании огнетушителей может использоваться альтернативный метод,
- воздействие дыма в кабине, салоне ВС и фактическое использование всего соответствующего оборудования в моделируемой задымленной среде;
- фактическое обращение с пиротехникой, реальной или смоделированной, если она установлена; и
- демонстрация использования спасательного плота(ов), если он установлен.

д) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в особых условиях, включая сдачу экзамена;

е) теоретическую подготовку и тренировку по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, пред срывных режимов, режима сваливания, не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев;

ж) ежегодную теоретическую и периодическую подготовку к полетам в условиях RVSM и RNP, включая сдачу экзамена до начала выполнения полетов в указанных условиях на вновь освоенном типе воздушного судна, если планируется осуществлять полеты в условиях

RVSM и RNP. Элементы обучения RVSM и RNP будут проводиться вовремя:

- переходной подготовки (conversion training);
- периодического наземного обучения;
- периодического обучения FSTD.

з) при выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык - подготовку и проверку знания английского языка в соответствии с требованиями АПКР-1, а также процедуры изучения правил, изложенных в сборниках аэронавигационной информации государства, в воздушном пространстве которого планируется выполнять полеты;

и) не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев подготовку в области авиационной безопасности;

к) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в условиях сдвига ветра, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

л) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании (CFIT) систем предупреждения о близости земли, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку. Программа обучения CFIT должна быть интегрирована в существующие программы первоначального, ежегодного и периодического обучения и проверок;

Эксплуатант включает в свое руководство по эксплуатации инструкции и требования к обучению по предотвращению CFIT, а также политику использования GPWS.

м) теоретической подготовки к выполнению полетов Системами предупреждения о близости земли (GPWS)/TAWS включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку, не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев, если планируется осуществлять полеты, на воздушных судах, оборудованных(GPWS)/TAWS.

Элементы обучения (GPWS)/TAWS будут проводиться вовремя:

- переходной подготовки (conversion training);
- периодического наземного обучения;
- периодического обучения FSTD.

н) теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании БСПС (TCAS), включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку, не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев, если планируется осуществлять полеты, на воздушных судах, оборудованных БСПС (TCAS).

Элементы обучения TCAS/ACAS будут проводиться вовремя:

- переходной подготовки (conversion training);
- периодического наземного обучения;
- периодического обучения FSTD.

Эксплуатант включает в руководство по производству полетов принципы, инструкции, процедуры и требования к обучению в отношении методов предупреждения столкновений и использования бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС);

о) не реже одного раза в течение 12 последовательных месяцев проводится квалификационная проверка (LPC) на воздушном судне или тренажёре (FSTD), подтверждающая, что пилот обладает необходимыми навыками, знаниями и компетентностью для безопасного управления воздушным судном в нормальных, нештатных и аварийных ситуациях, соблюдает стандартные операционные процедуры (SOP), способен принимать обоснованные решения и эффективно управлять ресурсами экипажа (CRM);

п) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку по знанию систем воздушного судна и умению определять его летные характеристики, включая сдачу экзамена;

р) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена, тренировку на летном тренажере или на воздушном судне, включая проверку КВС, если выполнение таких полетов предусмотрено в РПП;

с) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях КАТ II/III и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку, если планируется выполнять взлеты и посадки в указанных условиях;

т) проведение оценки знаний, квалификационных проверок на тренажере (OPC) не реже одного раза в течение последовательных 6 (максимум 7) месяцев, к выполнению полетов в нормальных, нештатных и в аварийных условиях, включая тренировку и сдачу экзамена на летном тренажере, включая проверку;

у) не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев тренировку на летном тренажере по отказам всех систем, не относящимся к аварийной ситуации, включая проверку;

ф) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проверку выполнения нормальных процедур на воздушном судне (LINE CHECK);

х) не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев теоретическую подготовку и тренировку по управлению ресурсами кабины экипажа воздушного судна (CRM);

ц) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев оценку управления ресурсами кабины экипажа воздушного судна на тренажере и на воздушном судне.

385. Требование относительно повторной летной подготовки на конкретном типе самолета считается выполненным, если:

– использовались, в той степени, в которой это представляется целесообразным Органу гражданской авиации, тренажерные устройства имитации полета, утвержденные Органом гражданской авиации для данной цели; или

– проводилась через определенное время проверка уровня подготовки, предусмотренная в §11 настоящей главы, на данном типе самолета.

386. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов, дистанционного обучения или сдачи письменных экзаменов.

§ 7. Квалификация

387. Прежде чем быть допущенными к летной работе, члены летных экипажей, члены кабинных экипажей и сотрудники по обеспечению полетов/полетные диспетчера эксплуатанта ВС должны иметь необходимую подготовку и квалификацию.

388. Общие требования в отношении перекрестной подготовки экипажей, осуществления полетов на смешанном парке воздушных судов и взаимного учета опыта определены в инструктивных материалах утвержденных Органом гражданской авиации.

§ 8. Предшествующий опыт работы членов экипажа воздушного судна

389. Эксплуатант не поручает командиру воздушного судна или второму пилоту управление самолетом определенного типа и/или модификации типа самолета при взлете и посадке, если каждый из них в течение 90 предшествующих дней не выполнил, по крайней мере, три взлета и посадки на самолете такого же типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

390. Если командир воздушного судна или второй пилот летает на самолетах разных модификаций одного и того же типа или на самолетах различных типов, но с аналогичными эксплуатационными характеристиками и процедурами, систем и управления, то Орган гражданской авиации принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в п. 389 настоящих Правил требования в отношении каждой модификации или каждого типа самолета.

391. Эксплуатант не поручает штурману или бортинженеру (бортмеханику) исполнять обязанности на воздушном судне конкретного типа или его модификации, если в течение 90 предшествующих дней указанный член летного экипажа воздушного судна:

– не исполнял свои обязанности на воздушном судне этого типа или его модификации, или;

– не прошел тренировку для восстановления навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях, на воздушном судне этого типа под контролем инструктора или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

§ 9. Предшествующий опыт работы сменного пилота на крейсерском этапе полета

392. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанности сменного пилота на крейсерском этапе полета на самолете определенного типа или модификации типа воздушного судна, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот:

– не исполнял обязанности командира воздушного судна, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета на самолете этого типа или

– не прошел тренировку для восстановления летных навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях, специфических для крейсерского этапа полета, на самолете этого типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели, и не практиковался в выполнении процедур захода на посадку и посадки, при этом отработка выполнения процедур захода на посадку и посадки может осуществляться в роли не пилотирующего самолет пилота.

393. Если сменный пилот на крейсерском этапе полета летает на самолетах разных модификаций одного и того же типа или на самолетах различных типов, но с аналогичными характеристиками в том, что касается эксплуатационных процедур, систем и управления, то Орган гражданской авиации принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в п. 392 настоящих Правил требования в отношении каждой модификации или каждого типа самолетов.

§ 10. Предоставление командиру воздушного судна права использовать конкретные районы, маршруты и аэродромы

394. Эксплуатант не назначает пилота в качестве командира воздушного судна для выполнения полета по маршруту или участку маршрута, к которому этот пилот в настоящее время не подготовлен, до тех пор, пока этот пилот не будет удовлетворять требованиям, содержащимся в пп. 395 и 396 настоящих Правил.

395. Эксплуатант должен удостовериться в том, что каждый пилот и штурман в достаточной мере знает:

– намеченный маршрут и намеченные для посадки аэродромы, в том числе:

- а) местность и минимальные безопасные абсолютные высоты;
- б) сезонные метеорологические условия;

в) технические средства, порядок обслуживания и правила в области метеорологии, связи и воздушного движения;

г) правила поиска и спасания;

д) навигационные средства и правила, включая любые правила дальней навигации, связанные с маршрутом, по которому должен выполняться полет;

– правила построения траекторий полета над густонаселенными районами и районами с высокой плотностью воздушного движения, расположение препятствий, топографию местности, светосигнальные средства, средства обеспечения захода на посадку, а также схемы прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам и применяемые эксплуатационные минимумы.

Примечание. Знания в той области, которая связана со схемами прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам, могут быть продемонстрированы на соответствующем тренажере, предназначенном для данной цели.

396. Командир воздушного судна выполняет заход на посадку на каждый аэродром посадки по маршруту в присутствии в кабине в качестве члена летного экипажа или наблюдателя пилота, который подготовлен для выполнения посадки на данном аэродроме, за исключением случаев, когда:

– заход на посадку на аэродром выполняется над несложной для навигации местностью, когда схемы захода на посадку по приборам и имеющиеся средства подобны тем, с которыми пилот знаком, и на обычные эксплуатационные минимумы с согласия Органа гражданской авиации дается допуск, либо, когда имеется достаточная уверенность в том, что заход на посадку и посадка могут быть выполнены в визуальных метеорологических условиях; или

– снижение с высоты начального этапа захода на посадку может быть выполнено днем в визуальных метеорологических условиях; или

– эксплуатант устанавливает с помощью графических средств изображения земной поверхности, что квалификация командира воздушного судна дает ему право произвести посадку на соответствующем аэродроме; или

– данный аэродром расположен рядом с аэродромом, на который командир воздушного судна в настоящее время имеет право производить посадку.

397. Эксплуатант ведет учет уровня квалификации пилота, а также учет того, каким образом этот уровень квалификации был достигнут. Этот учет ведется в той мере, в какой это удовлетворяет Орган гражданской авиации.

398. Эксплуатант не назначает пилота командиром воздушного судна на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом и утвержденного Органом гражданской авиации, если в течение предшествовавших 12 месяцев этот пилот не выполнил, по крайней мере,

одного полета в качестве пилота в составе летного экипажа, инспектирующего пилота, или наблюдателя в кабине летного экипажа:

- в этом установленном районе и
- в соответствующих случаях по любому маршруту, где схемы, связанные с этим маршрутом или с любыми аэродромами, которые предполагается использовать для взлета или посадки, требуют применения особых навыков или знаний.

399. В том случае, когда в течение более чем 12 месяцев командир воздушного судна не совершил ни одного полета по рядом проходящему маршруту или над аналогичной местностью в таком установленном районе, на маршруте или аэродроме и не отрабатывал такие схемы на тренажере, адекватном для этой цели, перед назначением его вновь командиром воздушного судна для выполнения полетов в этом районе или на этом маршруте, этот пилот должен быть переаттестован в соответствии с пп. 395 и 396 настоящих Правил.

§ 11. Квалификационные проверки пилотов

400. Эксплуатант обеспечивает проведение таких проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на самолете каждого типа или модификации типа. Там, где полет выполняется по правилам полетов по приборам, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения пилотов выполнять такие правила либо назначенному им пилоту-инспектору, либо представителю Органа гражданской авиации. Такие проверки осуществляются дважды в течение любого периода продолжительностью в один год. Любые две такие проверки, которые аналогичны по своему характеру и которые проводятся в течение четырех месяцев подряд, не полностью удовлетворяют это требование.

401. Эксплуатант обеспечивает прохождение тренажёрной подготовки (тренировки и квалификационные проверки) членов лётного экипажа на тренажёрах типа FFS 2 раза в год через каждые 6 месяцев (максимум 7 месяцев), в объёме двух сессий (8 часов) (ОПС). Минимальным периодом между двумя тренажерными подготовками, аналогичными по своему характеру, составляет не менее четырех месяцев, но в этом случае следующая тренажерная подготовка проводится после шести, максимум после семи, месяцев после даты последней тренажерной подготовки. Минимальный общий годовой объём тренажёрной подготовки содержит 4 сессии (16 часов). Подготовка на тренажёрах отличных от FFS производится для тех частей подготовки и проверок, в отношении которых они утверждены. В случае отсутствия тренажёров для данного типа воздушного судна проводится тренаж в кабине в соответствии с утверждённой Органом

гражданской авиации программой обязательного проведения аэродромной тренировки.

Примечание. Тренажерные устройства имитации условий полета, утвержденные Органом гражданской авиации, используются для тех частей вышеуказанных проверок, в отношении которых они специально одобрены.

402. Если эксплуатант планирует график полетов летного экипажа на самолетах разных модификаций одного и того же типа, или на самолетах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур системы управления, то Орган гражданской авиации принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в п. 400 настоящих Правил требования в отношении каждой модификации или каждого типа самолета.

§ 12. Производство полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом

403. Орган гражданской авиации предписывает требования к опыту, подготовке и длительности перерывов в работе применительно к полетам на самолетах с одним пилотом, выполняемым по ППП или ночью.

404. Командир воздушного судна должен:

а) для полетов по ППП или ночью иметь налет не менее 50 часов на самолете данного класса, из которых, по крайней мере, 10 часов в качестве командира воздушного судна;

б) для полетов по ППП иметь налет по ППП не менее 25 часов на самолете данного класса, который может быть частью налета в 50 часов, указанного в подпункте а);

в) для полетов ночью иметь налет ночью не менее 15 часов, который может быть частью налета в 50 часов, указанного в подпункте а);

г) для полетов по ППП иметь предшествующий опыт выполнения полетов по ППП на самолетах, управляемых одним пилотом, включающий:

– не менее 5 полетов по ППП, включая 3 захода на посадку по приборам в течение предшествующих 90 дней на самолете данного класса в режиме полета с одним пилотом; или

– проверку при заходе на посадку по приборам по ППП на таком самолете в течение предшествующих 90 дней;

д) для полетов ночью выполнить не менее 3 взлетов и 3 посадок ночью на самолете данного класса в режиме полета с одним пилотом в течение предшествующих 90 дней;

е) успешно завершить программы подготовки, которые включают, в дополнение к требованиям §6 главы 9 настоящих Правил, инструктаж пассажиров относительно аварийной эвакуации, использование автопилота и упрощенный метод пользования полетной документацией.

405. Командир воздушного судна проходит начальную и повторную летную подготовку, и квалификационные проверки, указанные в п. 380 и в

§11 главы 9 настоящих Правил, в режиме полета с одним пилотом на самолете определенного типа или класса в условиях, репрезентативных для конкретного полета.

§ 13. Снаряжение летного экипажа

406. Член летного экипажа, пользующийся правами, предоставленными свидетельством, которое выдано с условием ношения соответствующих корректирующих линз, имеет запасной комплект корректирующих линз (очки или контактные линзы), который хранится в легкодоступном месте.

Глава 10. Сотрудник по обеспечению полетов/ Полетный диспетчер

407. Орган гражданской авиации требует, чтобы сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, выполняющий свои функции в соответствии с утвержденным методом контроля и наблюдения за производством полетов, имел соответствующее свидетельство (сертификат) об окончании учебного центра по программе "Подготовка сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера", такой сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер получает свидетельство в соответствии с положениями АПКР-1.

408. Признавая доказательство квалификации, отличное от наличия свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера, Орган гражданской авиации в соответствии с утвержденным методом контроля и надзора за производством полетов требует, чтобы такие лица как минимум отвечали требованиям АПКР-1, предъявляемым при выдаче свидетельств сотрудникам по обеспечению полетов/полетным диспетчерам.

409. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер не допускается к работе, если он:

а) не прошел успешно специализированный учебный курс, охватывающий все конкретные элементы его утвержденной методики управления и контроля за производством полетов;

б) в течение предшествующих 12 месяцев не совершил, находясь в кабине экипажа, по крайней мере одного квалификационного полета в одном направлении над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять контроль за полетами. Этот полет должен включать посадки на возможно большем числе аэродромов.

Для целей квалификационного полета сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер должен уметь контролировать работу системы внутренней переговорной связи летного экипажа и средств радиосвязи и уметь отслеживать действия летного экипажа;

в) не продемонстрировал эксплуатанту знание:

- содержания руководства по производству полетов, описанного в Приложении 2 к настоящим Правилам;
- используемого бортового радиооборудования;
- используемого бортового навигационного оборудования;
- г) не продемонстрировал эксплуатанту знание следующих подробностей, касающихся полетов, за которые данный сотрудник несет ответственность, и районов, в пределах которых это лицо уполномочено осуществлять контроль за полетами:
 - 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 самолетов;
- д) не продемонстрировал эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;
- е) не продемонстрировал эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в §35 главы 4 настоящих Правил.

410. Сотруднику по обеспечению полетов/полетному диспетчеру, допущенному к работе, следует постоянно поддерживать уровень знаний всех эксплуатационных особенностей, которые имеют отношение к такой деятельности, включая знания и навыки в области возможностей человека (DRM). А также периодическую подготовку по RVSM., TCAS. CFIT, PBN, EGPWS.

Примечание. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов, дистанционного обучения или сдачи письменных экзаменов.

411. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер не допускается к работе, если он в течение 12 месяцев не исполнял своих обязанностей, пока не будут удовлетворены положения настоящей главы.

Глава 11. Руководства, бортовые журналы и учетные документы

412. К настоящим Правилам имеют также отношение следующие руководства, бортовые журналы и учетные документы, которые не упоминались в этой главе:

- документ для учета заправки топливом и маслом;
- регистрируемые данные о поддержании летной годности;
- документ для учета полетного времени, служебного времени и времени отдыха пилотов;
- документация о подготовке к полету;
- рабочий план полета;

– документ для учета уровня квалификации командира воздушного судна применительно к определенным маршрутам и аэродромам.

§ 1. Летное руководство

413. Летное руководство содержит информацию, изложенную в АПКР-8. Летное руководство обновляется путем внесения изменений, утвержденных Органом гражданской авиации или государством регистрации.

§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания

414. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания, которое обеспечивается в соответствии с §2 главы 8 настоящих Правил и может издаваться в виде отдельных частей, содержит следующую информацию:

а) описание предусматриваемых в п. 351 главы 8 настоящих Правил процедур, включая, когда это применимо:

– описание административных соглашений между эксплуатантом и утвержденной организацией по техническому обслуживанию;

– описание процедур технического обслуживания и процедур оформления и подписания свидетельства о техническом обслуживании в том случае, когда техническое обслуживание основывается на системе, отличающейся от системы утвержденной организации по техническому обслуживанию;

б) фамилии и обязанности лица или лиц;

в) ссылку на программу технического обслуживания;

г) описание используемых методов регистрации и хранения эксплуатантом данных о техническом обслуживании;

д) описание процедур контроля, оценки и представления данных об опыте технического обслуживания и эксплуатации;

е) описание процедур выполнения требований к представлению эксплуатационной информации;

ж) описание процедур оценки информации о сохранении летной годности и осуществления любых результирующих действий;

з) описание процедур осуществления действий, вытекающих из обязательной информации о сохранении летной годности;

и) описание процедур введения и функционирования системы анализа и постоянного контроля за выполнением и эффективностью программы технического обслуживания с целью устранения любых недостатков в этой программе;

к) описание типов и моделей воздушных судов, на которые распространяется руководство;

- л) описание процедур обеспечения регистрации и устранения неисправностей, влияющих на летную годность;
- м) описание процедур информирования государства регистрации о значительных происшествиях при эксплуатации.

§ 3. Программа технического обслуживания

415. Программа технического обслуживания каждого самолета, предусмотренная § 3 главы 8 настоящих Правил, содержит следующую информацию:

- а) работы по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения с учетом предполагаемого использования самолета;
- б) когда это применимо, программу сохранения целостности конструкции;
- в) процедуры изменения предписаний, упомянутых в подпунктах а) и б) выше, или отклонения от них; и
- г) когда это применимо, описание процедур контроля состояния и программы поддержания надежности систем, агрегатов и двигателей воздушного судна.

416. Работы по техническому обслуживанию и их периодичность, установленные в качестве обязательных при утверждении типовой конструкции, указываются в качестве таковых.

417. Программа технического обслуживания основывается на информации о программе технического обслуживания, предоставляемой государством разработчика или организацией, ответственной за конструкцию типа, и любом дополнительном соответствующем опыте.

§ 4. Бортовой журнал

418. Бортовой журнал должен содержать следующие разделы с соответствующей нумерацией римскими цифрами:

- 1) Национальная принадлежность и регистрация самолета.
- 2) Дата.
- 3) Фамилии членов экипажа.
- 4) Обязанности членов экипажа.
- 5) Пункт вылета.
- 6) Пункт назначения.
- 7) Время вылета.
- 8) Время прибытия.
- 9) Часы полета.
- 10) Характер полета (частный, авиационные спецработы, регулярный или нерегулярный рейс).
- 11) Инциденты, наблюдения, если таковые имеются.
- 12) Подпись ответственного лица.

419. Записи в бортовом журнале следует производить незамедлительно чернилами или нестираемым карандашом.

420. Заполненный бортовой журнал следует сохранять для обеспечения непрерывности регистрации выполнения полетов в течение последних 12 месяцев. Помимо бортового журнала, также должна сохраняться генеральная декларация, относящаяся к каждому полету, в течение того же 12-месячного периода.

421. Допускается ведение бортового журнала в электронном виде, если разработанные эксплуатантом процедуры ведения электронного бортового журнала удовлетворяют Орган гражданской авиации.

§ 5. Учет бортового аварийно-спасательного оборудования

422. Эксплуатанты всегда имеют в своем распоряжении для немедленного сообщения координационным центрам поиска и спасания перечни, содержащие сведения об аварийно-спасательном оборудовании, находящемся на борту любого из их самолетов, занятых в аэронавигации. Информация об этом включает, применительно к конкретному случаю, число, цвет и тип спасательных плотов и сигнальных ракет, подробное описание аварийных запасов медицинских средств, запаса воды, а также тип аварийного переносного радиооборудования и частоты, на которых оно работает.

§ 6. Записи бортовых самописцев

423. Эксплуатант в случае авиационного происшествия или инцидента с самолетом по возможности обеспечивает сохранение всех относящихся к данному полету записей бортовых самописцев и, если необходимо, самих бортовых самописцев, а также хранение их в надежном месте до их выдачи, как это предусмотрено в АПКР-13.

Глава 12. Члены кабинного экипажа

§ 1. Распределение обязанностей в аварийной обстановке

424. Эксплуатант устанавливает достаточное, минимальное число членов кабинного экипажа для каждого типа самолета, исходя из пассажироместимости или числа перевозимых пассажиров, для того чтобы обеспечить безопасную и быструю эвакуацию людей, а также выполнение необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации. Если не оговорено иначе, эксплуатант назначает членов кабинного экипажа на полет из расчета не менее одного члена кабинного экипажа на каждые 50 пассажиров. Эксплуатант определяет эти функции на каждый тип самолета.

§ 2. Места членов кабинного экипажа при аварийной эвакуации

425. Каждый член кабинного экипажа, в обязанность которого вменяются действия, связанные с аварийной эвакуацией, занимает место предусмотренные §27 главы 6 настоящих Правил, во время взлета и посадки, а также по указанию командира воздушного судна.

§ 3. Безопасность членов кабинного экипажа во время полета

426. Во время взлета и посадки, а также в любое другое время по указанию командира воздушного судна каждый член кабинного экипажа занимает место в кресле и пристегивается привязным ремнем или привязной системой, при наличии таковой. Командир воздушного судна может и в других случаях, кроме взлета и посадки, давать указания застегнуть только привязные ремни.

§ 4. Подготовка

427. Эксплуатант составляет и выполняет утверждаемую Органом гражданской авиации программу подготовки всех лиц перед назначением их членами кабинного экипажа. Члены кабинного экипажа ежегодно проходят программу переподготовки. Эти программы подготовки являются гарантией того, что каждое из этих лиц:

а) сможет выполнять те связанные с обеспечением безопасности обязанности и функции, которые положено выполнять члену кабинного экипажа при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;

б) будет уметь и будет способен пользоваться находящимся на борту аварийно-спасательным оборудованием, как например, спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийные трапы (желоба), аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование, универсальные профилактические комплекты, комплекты первой помощи и автоматические наружные дефибрилляторы;

в) при работе на самолетах, выполняющих полеты на высоте более 3000 метров (10 000 фут), будет знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных самолетах знать о физиологических явлениях, вызываемых разгерметизацией;

г) будет знать обязанности и функции других членов экипажа в аварийной обстановке настолько, насколько это необходимо для выполнения собственных обязанностей члена кабинного экипажа;

д) будет знать типы опасных грузов, которые могут и не могут провозиться в пассажирской/грузовой кабине;

е) будет знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне воздушного судна, включая вопросы координации действий между членами летного и кабинного экипажей.

Примечание. Требования к подготовке членов кабинного экипажа по вопросам перевозки опасных грузов приводятся в и в Документе ИКАО «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Дос 9284).

Дополнительная информация о требованиях к перевозке опасных грузов представлена в главе 14 настоящих Правил.

Глава 13. Безопасность

§1. Внутренние коммерческие полеты

428. Если иное конкретно не оговорено в настоящих Правилах, требования настоящей главы применяются также и в отношении внутренних коммерческих полетов (воздушных перевозок).

Примечание. В контексте настоящей главы слово "безопасность" употребляется применительно к предотвращению незаконных актов против гражданской авиации.

§ 2. Безопасность кабины летного экипажа

429. На всех самолетах, имеющих дверь кабины летного экипажа, обеспечивается возможность ее запирания и предусматриваются средства, с помощью которых члены кабинного экипажа могут незаметно уведомить летный экипаж в случае возникновения подозрительной деятельности или нарушения безопасности в пассажирской кабине.

430. На всех самолетах перевозящих пассажиров:

- с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 54 500 кг, или
- с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 45 500 кг, и пассажироместимостью более 19 человек; или
- пассажироместимостью более 60 человек

устанавливается дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированная таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению посторонних лиц. Обеспечивается возможность запирания и отпираания этой двери с рабочего места каждого пилота.

431. На всех самолетах, где дверь кабины летного экипажа установлена в соответствии с п. 430 настоящих Правил:

а) эта дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия

любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, имеющих на это право, и

б) предусматриваются средства контроля с рабочего места каждого пилота всей зоны двери с внешней стороны кабины летного экипажа с целью опознания лиц, желающих войти, и обнаружения подозрительных действий или потенциальной угрозы.

432. На всех перевозящих пассажиров самолетах следует, когда это практически возможно, устанавливать дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированную таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению посторонних лиц. Следует обеспечивать возможность запираения и отпираения этой двери с рабочего места каждого пилота.

433. На всех самолетах, где дверь кабины летного экипажа установлена в соответствии с п. 432 настоящих Правил:

а) следует обеспечивать, чтобы эта дверь находилась в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, имеющих на это право, и

б) следует предусматривать средства контроля с рабочего места каждого пилота всей зоны двери с внешней стороны кабины летного экипажа с целью опознания лиц, желающих войти, и обнаружения подозрительных действий или потенциальной угрозы.

§ 3. Контрольный перечень правил обыска самолета

434. Эксплуатант обеспечивает наличие на борту самолета контрольного перечня правил, которыми следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке самолетов на предмет выявления скрытого оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется обоснованное подозрение относительно того, что самолет может подвергнуться акту незаконного вмешательства. Контрольный перечень дополняется инструктивным материалом в отношении действий, которые следует предпринимать в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета, а также информацией о наименее опасном месте размещения бомбы на конкретном самолете.

§ 4. Программы подготовки

435. Эксплуатант устанавливает и выполняет утвержденную программу подготовки по безопасности, гарантирующее принятие членами

экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства. Как минимум, эта программа включает в себя следующие элементы:

- а) определение серьезности любого события;
- б) связь и координацию между членами экипажа;
- в) соответствующие меры самообороны;
- г) использование предназначенных для членов экипажа защитных устройств, не вызывающих смерть, применение которых санкционируется Органом гражданской авиации;
- д) ознакомление с поведением террористов для расширения возможностей учета членами экипажа поведения воздушных пиратов и реакции пассажиров;
- е) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз;
- ж) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты самолета;
- з) правила обыска самолета и рекомендации относительно наименее опасных мест размещения бомб там, где это практически возможно.

436. Эксплуатант также устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления соответствующих сотрудников с превентивными мерами и методами в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортипитания, предназначенных для перевозки на самолете, с тем чтобы они способствовали предотвращению актов диверсий или других форм незаконного вмешательства.

§ 5. Донесение об актах незаконного вмешательства

437. После совершения акта незаконного вмешательства командир воздушного судна немедленно направляет донесение о таком акте назначенному местному полномочному органу.

§ 6. Прочие положения

438. Следует предусматривать специальные средства ослабления воздействия взрыва и придания ему направленного характера для использования в наименее опасном месте размещения бомбы.

439. В том случае, если эксплуатант принимает к перевозке оружие, изъятое у пассажиров, на самолете должно обеспечиваться хранение такого оружия в определенном месте, с тем чтобы никакое лицо, включая членов экипажа не имело к нему доступа в течение полетного времени.

Глава 14. Опасные грузы

§1. Ответственность

440. Авиационные правила Кыргызской Республики "АПКР-18. Перевозка опасных грузов по воздуху" содержит требования к установлению процедуры по контролю за всеми юридическими лицами (включая упаковщиков, грузоотправителей, организации по наземной обработке грузов и эксплуатантов), выполняющих операции с опасными грузами.

§2. Эксплуатанты, не имеющие специального утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза

441. Орган гражданской авиации требует, чтобы эксплуатанты, не имеющие специального утверждения на перевозку опасных грузов:

а) создавали учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям АПКР-18, применимым требованиям главы 4 части 1 Технических инструкций, а также требованиям нормативных положений государств, в зависимости от ситуации. Программы первоначальной и периодической подготовки по опасным грузам должны разрабатываться и обновляться в соответствии с Руководством в отношении подготовки в области опасных грузов

б) устанавливали политику и процедуры в области опасных грузов в своих руководствах по производству полетов в целях удовлетворения, как минимум, требований АПКР-18, Технических инструкций и нормативных положений государств с тем, чтобы позволить персоналу эксплуатанта:

– определить и отказать в принятии незаявленных опасных грузов, включая СОМАТ, классифицированных как опасные грузы;

– сообщать в Орган гражданской авиации и соответствующим полномочным органам государства, в котором это произошло, информацию о любых:

1) случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных опасных грузов;

2) происшествиях и инцидентах с опасными грузами.

§ 3. Эксплуатанты, имеющие специальное утверждение на перевозку опасных грузов в качестве груза

442. Орган гражданской авиации выдает специальное утверждение на перевозку опасных грузов и обеспечивает, чтобы эксплуатант:

а) создавал учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям таблицы 1-4 главы 4 части 1 Технических инструкций, а также

требованиям нормативных положений государств, в зависимости от ситуации. Программы первоначальной и периодической подготовки по опасным грузам должны разрабатываться и обновляться в соответствии с Руководством в отношении подготовки в области опасных грузов;

б) устанавливал политику и процедуры в области опасных грузов в своих руководствах по производству полетов в целях удовлетворения, как минимум, требований АПКР-18, Технических инструкций и нормативных положений государств с тем, чтобы позволить персоналу эксплуатанта:

- определить и отказать в принятии незаявленных или неверно заявленных опасных грузов, включая СОМАТ, классифицированных как опасные грузы;

- предоставлять в Орган гражданской авиации и соответствующим полномочным органам государства, в котором это произошло, информацию о любых:

- 1) случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных, или неверно заявленных опасных грузов;

- 2) происшествиях и инцидентах с опасными грузами.

- предоставлять в Орган гражданской авиации и соответствующим полномочным органам государства отправления информацию о любых случаях обнаружения перевозки опасных грузов, когда:

- 1) груз не был погружен, отделен, разделен или закреплен в соответствии с положениями главы 2 части 7 Технических инструкций;

- 2) информация об опасных грузах не была предоставлена командиру воздушного судна;

- принимать, обрабатывать, хранить, перевозить, осуществлять погрузочно-разгрузочные работы с опасными грузами в качестве груза на борту воздушного судна, включая СОМАТ, классифицированные как опасные грузы;

- предоставлять командиру воздушного судна точную и удобочитаемую информацию в письменном или печатном виде, касающуюся опасных грузов, которые надлежит перевозить в качестве груза.

§ 4. Предоставление информации

443. Эксплуатант обеспечивает предоставление информации всему персоналу, включая персонал третьих сторон, участвующему в процессе приемки, обработки, погрузки и разгрузки груза, о специальном утверждении и ограничениях эксплуатанта в отношении перевозки опасных грузов.

§5. Внутренние коммерческие авиатранспортные перевозки

444. Требования настоящей главы применяются всеми эксплуатантами также и при осуществлении внутренних коммерческих авиатранспортных перевозок. АПКР-18 содержит соответствующее аналогичное положение.

Глава 15. Безопасность грузового отсека

§1. Перевозка изделий в грузовом отсеке

445. Орган гражданской авиации обеспечивает определение эксплуатантом политики и процедур для перевозки изделий в грузовом отсеке, которые включают проведение специальной оценки риска для безопасности полетов. Оценка риска, как минимум, предусматривает учет:

- а) видов опасности, связанных со свойствами изделий, подлежащих перевозке;
- б) возможностей эксплуатанта;
- в) эксплуатационных соображений (например, район производства полетов, время ухода на запасной аэродром);
- г) возможностей самолета и его систем (например, возможностей противопожарной системы грузовых отсеков);
- д) характеристик удержания содержимого средств пакетирования грузов;
- е) аспектов, касающихся упаковывания и упаковочных комплектов;
- ж) аспектов обеспечения безопасности цепи поставок изделий, подлежащих перевозке;
- з) количества и распределения опасных грузов, подлежащих перевозке.

Дополнительные эксплуатационные требования к перевозке опасных грузов содержатся в главе 14 настоящих Правил.

§2. Противопожарная защита

446. В летном руководстве самолета или другой вспомогательной документации по эксплуатации самолета содержится информация об элементах противопожарной системы грузового(ых) отсека(ов), утвержденной государством разработчика или Органом гражданской авиации либо государством регистрации, в случае если Орган гражданской авиации не является государством регистрации, а также краткая информация о продемонстрированных сертификационных стандартах противопожарной защиты грузовых отсеков.

447. Эксплуатант разрабатывает политику и процедуры, касающиеся изделий, подлежащих перевозке в грузовом отсеке. С достаточной степенью уверенности они обеспечивают, что в случае пожара, связанного с этими изделиями, он может быть обнаружен и в достаточной степени подавлен или сдержан элементами конструкции самолета, связанными с противопожарной системой грузового отсека, до тех пор, пока самолет не совершит безопасную посадку.

Глава 16. Аэродром базирования эксплуатанта

448. Эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике, осуществляют базирование на аэродромах, расположенных на территории Кыргызской Республики, за исключением случаев, указанных в пункте 449.

449. Базирование воздушных судов эксплуатантов за пределами территории Кыргызской Республики допускается при наличии специального разрешения, выданного Органом гражданской авиации.

450. Критерии, условия и порядок выдачи разрешения, предусмотренной пунктом 449, утверждаются Органом гражданской авиации.

451. Эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике, независимо от аэродрома их базирования, обязаны заранее уведомлять Орган гражданской авиации о каждом выполняемом полёте, направляя соответствующий план полёта по установленной форме, а по завершении полёта — предоставлять генеральную декларацию (GD) и полётное задание в установленные сроки, определённые в инструктивных материалах, утверждённых Органом гражданской авиации.

Бортовые огни самолетов

(См. §21 главы 6.)

1. Терминология

1. При использовании в этом Приложении нижеуказанных терминов они имеют следующие значения:

Вертикальные плоскости. Плоскости, перпендикулярные горизонтальной плоскости.

Видимый. Видимый темной ночью при ясной атмосфере.

Горизонтальная плоскость. Плоскость, содержащая продольную ось и перпендикулярная плоскости самолета.

На ходу. Самолет, находящийся на поверхности воды, считается "на ходу", если он не на мели или не пришвартован к берегу или к какому-либо неподвижному предмету на суше или в воде.

Находящийся в движении. Самолет, находящийся на поверхности воды, считается "находящимся в движении", если он на ходу и имеет скорость движения относительно воды.

Продольная ось самолета. Ось, проходящая через центр тяжести самолета, параллельно направлению полета с обычной крейсерской скоростью.

Углы действия огней.

а) Угол действия А образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, составляющими соответственно угол 70° вправо и угол 70° влево, если смотреть назад вдоль продольной оси, с вертикальной плоскостью, проходящей через продольную ось.

б) Угол действия F образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, составляющими соответственно угол 110° вправо и угол 110° влево, если смотреть вперед вдоль продольной оси, с вертикальной плоскостью, проходящей через продольную ось.

в) Угол действия L образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, одна из которых параллельна продольной оси самолета, а другая находится под углом 110° влево от первой, если смотреть вперед вдоль продольной оси.

г) Угол действия R образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, одна из которых параллельна продольной оси самолета, а другая находится под углом 110° вправо от первой, если смотреть вперед вдоль продольной оси.

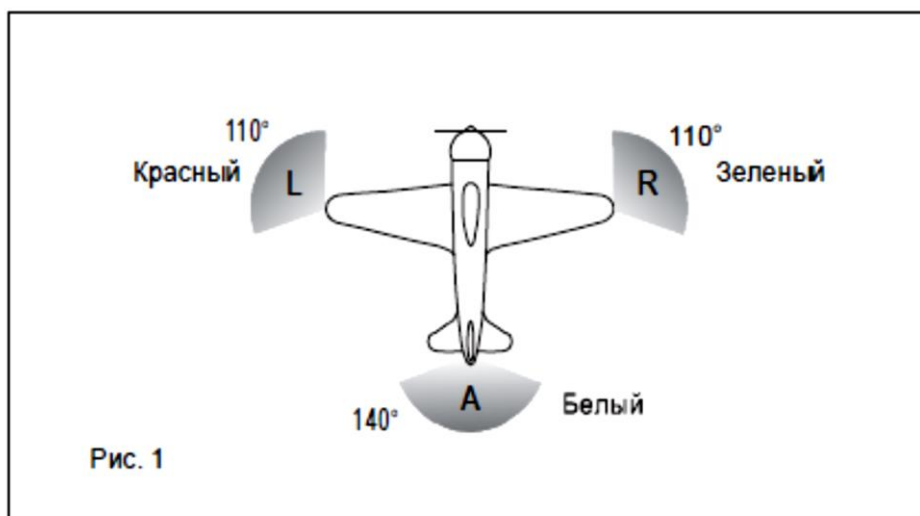
Управляемый. Самолет, находящийся на поверхности воды, считается "управляемым" в тех случаях, когда он может выполнять маневры в соответствии с Международными правилами для предупреждения столкновения судов на море с целью обхода других судов.

2. Навигационные огни, используемые в воздухе

2. Указанные ниже огни предназначены для удовлетворения требованиям АПКР-2 к навигационным огням.

На рис. 1 показаны используемые незатененные навигационные огни:

- а) красный огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости с углом действия L;
- б) зеленый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости с углом действия R;
- в) белый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости в заданном направлении с углом действия A.



3. Огни, используемые на воде

§ 1. Общие положения

3. Указанные ниже огни предназначены для удовлетворения требованиям АПКР-2 к огням, используемым самолетами на воде.

4. Международные правила для предупреждения столкновения судов на море предусматривают использование различных огней для каждой из нижеуказанных ситуаций:

- а) в состоянии "на ходу";
- б) буксируя другое судно или самолет;
- в) будучи буксируемым;
- г) будучи неуправляемым и не в движении;
- д) находясь в движении, но будучи неуправляемым;
- е) находясь на якоре;
- ж) находясь на мели.

Ниже описаны огни, требуемые для самолетов в каждом случае.

§ 2. В состоянии "на ходу"

5. На рис. 2 показаны следующие незатененные огни постоянного свечения:

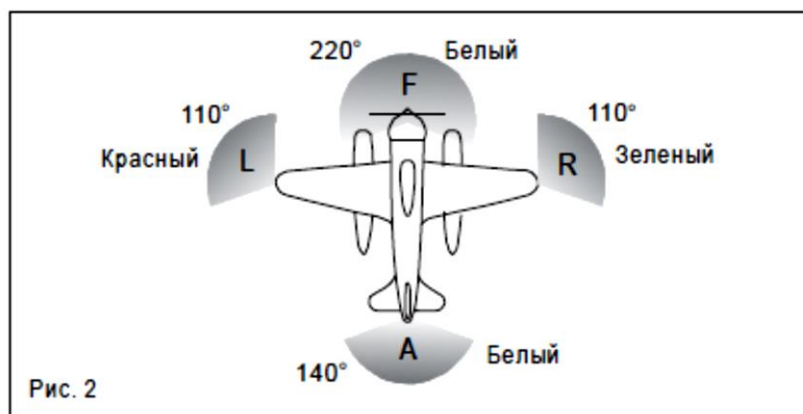
а) красный огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия L;

б) зеленый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия R;

в) белый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия A;

г) белый огонь, излучающий свет с углом действия F.

6. Указанные в подпунктах а), б) и в) пункта 5 настоящего Приложения, огни должны быть видимыми на расстоянии не менее 3,7 км (2 м. мили). Огонь, указанный в подпункте г) пункта 5, должен быть видимым на расстоянии 9,3 км (5 м. миль), если он установлен на самолете длиной 20 м или более, или он должен быть видимым на расстоянии 5,6 км (3 м. мили), если он установлен на самолете длиной менее 20 м.



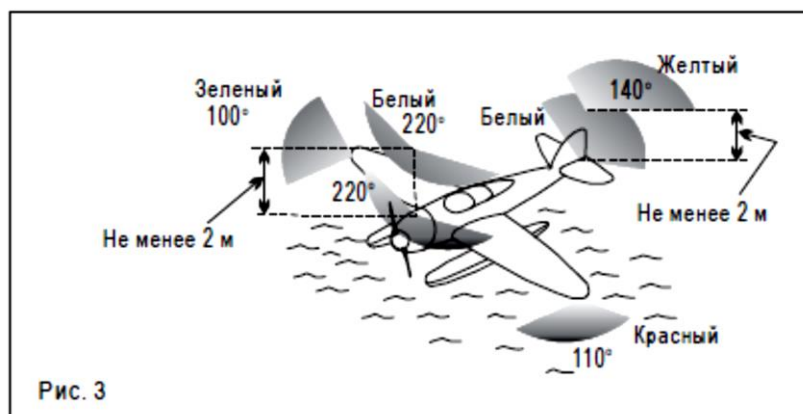
§ 3. Буксируя другое судно или самолет

7. На рис. 3 показаны следующие незатененные огни постоянного свечения:

а) огни, указанные выше в пункте 5;

б) второй огонь с характеристиками, аналогичными характеристикам огня, указанного в подпункте г) пункта 5, и находящийся не менее 2 метров выше или ниже этого огня;

в) желтый огонь, другие характеристики которого аналогичны характеристикам огня, указанного в подпункте в) пункта 5, и находящийся не менее 2 метров выше этого огня.



§ 4. Будучи буксируемым

8. Описанные в подпунктах а), б), в) пункта 5 §2 настоящего Приложения огни являются незатененными огнями постоянного свечения.

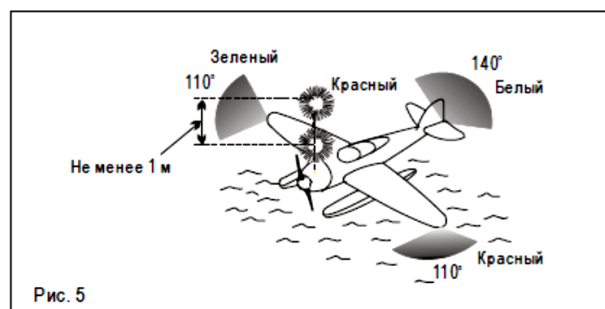
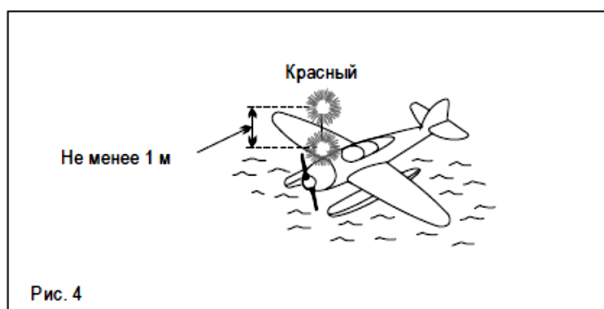
§ 5. Будучи неуправляемым и не в движении

9. Показанные на рис. 4 два красных огня постоянного свечения устанавливаются в наилучшем для обзора месте и располагаются один над другим на расстоянии не менее 1 метра таким образом, чтобы их было видно со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 3,7 км (2 м. мили).

§ 6. Находясь в движении, но будучи неуправляемым

10. На рис. 5 показаны огни, описанные в §5 и в подпунктах а), б) и в) пункта 5 §2 настоящего Приложения.

11. Указанные в §5 и §6 настоящего Приложения, огни должны восприниматься другими воздушными судами как сигналы о том, что имеющий их самолет неуправляем и поэтому не может уступить путь. Они не относятся к сигналам самолетов, терпящих бедствие и нуждающихся в помощи.

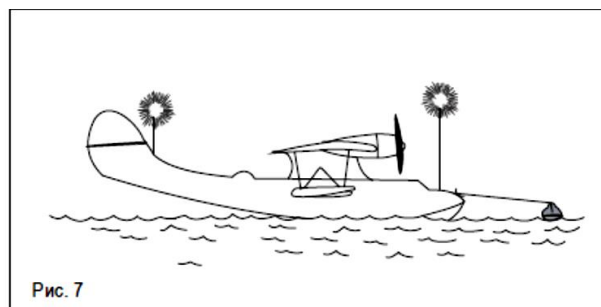
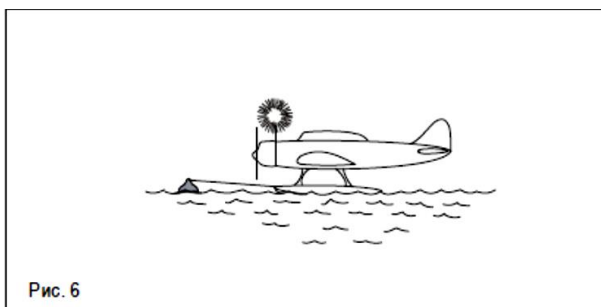


§ 7. Находясь на якоре

а) Если длина самолета составляет менее 50 м, включается белый огонь постоянного свечения (рис. 6), установленный в таком месте, где он лучше всего виден со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 3,7 км (2 м. мили).

б) Если длина самолета составляет 50 м или более, включаются передний белый огонь постоянного свечения и задний белый огонь постоянного свечения (рис. 7), установленные в таких местах, где они лучше всего видны со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 5,6 км (3 м. мили).

в) Если размах крыла составляет 50 м или более, включаются белые огни постоянного свечения на каждой стороне (рис. 8 и 9), установленные на крыльях для обозначения их максимального размаха и видимые, по возможности, со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 1,9 км (1 м. миля).



§ 8. Находясь на мели

В дополнение к огням, перечисленным в §7 настоящего Приложения 1, включаются два красных огня постоянного свечения, установленные вертикально один над другим на расстоянии не менее 1 метра таким образом, чтобы их было видно со всех сторон по горизонту.

**Структура и содержание Руководства по
производству полетов**
(См. пункт 52 §4 главы 4)

1. Структура

1. Руководство по производству полетов, обеспечиваемое согласно п. 52 главы 4 настоящих Правил, которое может выпускаться отдельными частями по конкретным аспектам производства полетов, имеет следующую структуру:

- а) общие положения;
- б) информация по эксплуатации воздушного судна;
- в) районы, маршруты и аэродромы;
- г) подготовка.

2. Содержание

2. В указанное Руководство по производству полетов по крайней мере включаются:

§ 1. Общие положения

3. Инструкции с изложением в общих чертах обязанностей персонала, имеющего отношение к производству полетов.

4. Информация и политика в отношении контроля утомления, включая:

а) политику, касающиеся нормирования полетного времени, служебного полетного времени и служебного времени, и требований в отношении времени отдыха членов летного и кабинного экипажей в соответствии со вторым абзацем п. 174 главы 4 настоящих Правил;

б) где это применимо, политику и документацию, касающуюся системы FRMS эксплуатанта, в соответствии с Приложением 6 к настоящим Правилам.

5. Перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту, включая любые требования, касающиеся производства полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках.

6. Для соответствующих полетов – подлежащие использованию правила дальней навигации, связанная с отказом двигателя процедура выполнения EDTO, а также назначение и использование запасных аэродромов.

7. Обстоятельства, при которых необходимо прослушивать радиочастоты.
 8. Метод определения минимальных абсолютных высот полета.
 9. Методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов.
 10. Меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту.
 11. Организация и процедуры наземного обслуживания.
 12. Предписанный в АПКР-12 порядок действий командиров воздушных судов, ставших свидетелями происшествия.
 13. Состав летного экипажа для каждого типа, выполняемого полета, в том числе порядок преемственности командования.
 14. Точные инструкции по расчету количества топлива и масла, которое необходимо иметь в баках, учитывая все условия полета, в том числе возможность разгерметизации и отказа на маршруте одного или нескольких двигателей.
 15. Условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода, определяемый в соответствии с п. 121 главы 4 настоящих Правил.
 16. Указания в отношении контроля за массой и центровкой.
 17. Указания в отношении устранения/предупреждения обледенения и контроля за выполнением этих операций.
 18. Технические требования к рабочему плану полета.
 19. Стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) для каждого этапа полета.
 20. Указания в отношении использования обычных контрольных перечней и времени их использования.
 21. Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах.
 22. Указания в отношении обеспечения информации об абсолютной высоте и сообщения об абсолютной высоте автоматическими средствами или членами летного экипажа.
 23. Указания в отношении использования автопилотов и автоматов тяги в ПМУ.
- Примечание. Указания в отношении использования автопилотов и автоматов тяги совместно с положениями пп. 28 и 32 настоящего Приложения являются важным элементом предотвращения авиационных происшествий при выполнении заходов на посадку и посадок и столкновений исправных воздушных судов с землей.
24. Указания в отношении уточнения и принятия разрешений УВД, в частности разрешений, касающихся пролета местности.
 25. Инструктаж относительно вылета и захода на посадку.
 26. Процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами.
 27. Процедура стабилизированного захода на посадку.
 28. Ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности.
 29. Необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам.

30. Указания в отношении выполнения точных и неточных заходов на посадку по приборам.

31. Распределение обязанностей среди членов летного экипажа и процедуры регулирования рабочей нагрузки на экипаж при выполнении захода на посадку по приборам в ночное время и ПМУ.

32. Инструкции и требования к обучению методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли (GPWS).

33. Принципы, инструкции, правила и требования к обучению методам предупреждения столкновений и использования бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС).

34. Информация и инструкции, касающиеся перехвата гражданских воздушных судов, в том числе:

а) предписанный в АПКР-2 порядок действий командиров перехватываемых воздушных судов;

б) визуальные сигналы из АПКР-2 для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

35. Для самолетов, подлежащих эксплуатации на высоте более 15 000 м (49 000 фут):

а) информация, которая позволит пилоту определить оптимальный ход действий в случае воздействия солнечной космической радиации, и

б) порядок действий в случае принятия решения о снижении, предусматривающий:

- необходимость предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение и

- действия, которые следует предпринять, когда невозможно установить связь с органом ОВД или, когда эта связь прервана.

36. Подробные сведения о системе управления безопасностью полетов (СУБП) предоставляются в соответствии с главами 3 и 4 АПКР-19.

37. Информация и инструкции по перевозке опасных грузов, в соответствии с главой 14 настоящих Правил, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации.

Инструктивный материал по разработке принципов и правил, касающихся инцидентов, связанных с опасными грузами на борту воздушного судна, содержится в документе "Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах" (Doc 9481).

38. Инструкции и указания по безопасности.

39. Контрольный перечень правил обыска самолета, обеспечиваемый в соответствии с п. 434 главы 13 настоящих Правил.

40. Инструкции и требования к подготовке в области использования систем автоматической посадки, HUD или эквивалентных индикаторов и, при необходимости, систем EVS, SVS или CVS.

41. Указания по использованию EFB и требования к обучению работе с ним – в зависимости от ситуации.

§ 2. Информация по эксплуатации воздушного судна

42. Сертификационные ограничения и эксплуатационные ограничения.

43. Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и связанные с ним контрольные карты, как это указано в п. 206 главы 6 настоящих Правил.

44. Инструкции по эксплуатации и информацию о характеристиках набора высоты со всеми работающими двигателями, если она представляется в соответствии с п. 56 главы 4 настоящих Правил.

45. Данные планирования полета для предполетного и полетного планирования с различными установленными значениями тяги/мощности и скорости.

46. Максимальные значения боковой и попутной составляющих ветра для каждого типа эксплуатируемых самолетов и уменьшенные значения, подлежащие применению с учетом порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта экипажа, использования автопилота, нештатных или аварийных ситуаций, или любых других связанных с производством полетов факторов.

47. Инструкции и данные для расчета массы и центровки.

48. Инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза.

49. Системы воздушного судна, соответствующие органы управления и инструкции по их использованию, как это указано в п. 206 главы 6 настоящих Правил.

50. Минимальный перечень оборудования и перечень отклонений от конфигурации для эксплуатируемых типов самолетов и разрешенных специальных полетов, включая любые требования, касающиеся производства полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках.

51. Контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию и схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

52. Правила аварийной эвакуации, включая специальные процедуры по типам ситуаций, координацию действий экипажа, закрепление за членами экипажа их рабочих мест в аварийной ситуации и аварийные обязанности, порученные каждому члену экипажа.

53. Порядок действий обслуживающего экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, связанные с ним контрольные карты, а также информация о системах воздушного судна согласно установленным требованиям, включая описание необходимых процедур координации действий летного и обслуживающего экипажей.

54. Спасательное и аварийное оборудование для различных маршрутов и необходимые процедуры проверки его нормальной работы перед взлетом, включая процедуры определения необходимого и имеющегося запаса кислорода.

55. Код визуальных сигналов "земля – воздух" из АПКР-12 для использования оставшимися в живых.

§ 3. Маршруты и аэродромы

56. Маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа в каждом полете сведениями о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, заходах на посадку по приборам, прибытиях по приборам и вылетах по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета, и прочими сведениями, которые эксплуатант может счесть необходимыми для правильного выполнения полетов.

57. Минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте.

58. Эксплуатационные минимумы каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов.

59. Информация об увеличении эксплуатационных минимумов аэродромов в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или аэродромных средств.

60. Инструкции относительно определения эксплуатационных минимумов аэродромов для заходов на посадку по приборам с использованием удовлетворяющего критериям расширенных эксплуатационных возможностей оборудования.

61. Необходимая информация для соблюдения всех профилей полетов, предусмотренных правилами, включая, в числе прочего, определение:

а) требований к длине ВПП при взлете в случае сухой, влажной и загрязненной поверхности ВПП, в том числе требований, обусловленных отказами систем, которые влияют на взлетную дистанцию;

б) ограничений набора высоты при взлете;

в) ограничений набора высоты при полете по маршруту;

г) ограничений набора высоты при заходе на посадку и посадке;

д) требований к длине ВПП при посадке в случае сухой, влажной и загрязненной поверхности ВПП, в том числе при отказах систем, которые влияют на посадочную дистанцию;

е) дополнительной информации, например, ограничений скорости пневматика.

§ 4. Подготовка

62. Подробные сведения о программе подготовки летного экипажа согласно §6 главы 9 настоящих Правил.

63. Подробные сведения о программе подготовки членов кабинного экипажа к выполнению обязанностей согласно §4 главы 12 настоящих Правил.

64. Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера, выполняющего свои функции в соответствии с методом осуществления контроля за производством полетов согласно §2 главы 4 настоящих Правил. Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера приведены в п. 409 главы 10 настоящих Правил.

**Требования к характеристикам Системы измерения
высоты для полетов в воздушном пространстве RVSM**

(См. пункт 338 §2 главы 7.)

1. В отношении групп самолетов номинально одинаковой конструкции и изготовления с точки зрения всех элементов, способных повлиять на точность выдерживания относительной высоты, возможности выдерживания относительной высоты являются следующими: среднее значение суммарной ошибки по высоте (TVE) такой группы самолетов не превышает 25 метров (80 фут), а ее стандартное отклонение не превышает $28 - 0,013z^2$ для $0 \leq z \leq 25$, где z – среднее значение TVE в метрах, или $92 - 0,004z^2$ для $0 \leq z \leq 80$, где z рассчитывается в футах. Помимо этого, составляющие TVE имеют следующие характеристики:

а) среднее значение погрешности системы измерения высоты (ASE) для группы самолетов не превышает 25 метров (80 фут);

б) сумма абсолютного среднего значения ASE и трех стандартных отклонений ASE не превышает 75 метров (245 фут);

в) величины разницы между разрешенным эшелом полета и показываемой высотомером барометрической высотой, на которой фактически происходит полет, располагаются симметрично относительно среднего значения 0 м при стандартном отклонении не более 13,3 метров (43,7 фут), и, помимо этого, сокращение частоты возникновения разницы при возрастании ее величины соответствует, по крайней мере, экспоненциальному закону.

2. В отношении самолетов, характеристики планера и набора систем измерения высоты, которых являются особыми и поэтому не могут быть классифицированы в качестве относящихся к какой-либо группе самолетов, упомянутой в п. 1 настоящих Приложений, возможности выдерживания относительной высоты таковы, что составляющие компоненты TVE такого самолета соответствуют следующим характеристикам:

а) значение ASE самолета не превышает по своей величине 60 метров (200 фут) при любых условиях полета;

б) величины разницы между разрешенным эшелом полета и показываемой высотомером барометрической высотой, на которой фактически происходит полет, располагаются симметрично относительно среднего значения 0 м при стандартном отклонении не более 13,3 метров (43,7 фут), и, помимо этого, сокращение частоты возникновения разницы при возрастании ее величины соответствует, по крайней мере, экспоненциальному закону.

Контроль за обеспечением эксплуатантами безопасности полетов

1. В АПКР-19 содержатся общие положения, касающиеся государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

В настоящем Приложении содержатся дополнительные положения, касающиеся контроля за обеспечением безопасности полетов эксплуатантами международного коммерческого воздушного транспорта.

1. Основное авиационное законодательство

2. Кыргызская Республика принимает законы, позволяющие регулировать проведение сертификации и осуществление постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов и устранение выявленных Органом гражданской авиации проблем в области безопасности полетов и обеспечить достижение в результате соблюдения требований приемлемого уровня характеристик безопасности выполняемых полетов.

2. Конкретные правила эксплуатации

3. Кыргызская Республика принимает правила, предусматривающие сертификацию и осуществление постоянного надзора за производством полетов воздушных судов и техническим обслуживанием воздушных судов в соответствии с Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации.

3. Государственная система и функции контроля за обеспечением безопасности полетов

4. Кыргызская Республика обеспечивает, чтобы Орган гражданской авиации отвечал за контроль обеспечения эксплуатантами безопасности полетов.

5. Орган гражданской авиации использует соответствующую методику для определения требований к укомплектованию инспекторским составом с учетом объемов и сложности деятельности гражданских эксплуатантов в Кыргызской Республике.

6. Методика, упомянутая в пункте 5 настоящего Приложения, должна быть оформлена в виде документа.

7. Орган гражданской авиации обеспечивает инспекторов полномочного органа надлежащими поддержкой, полномочиями и транспортом для того, чтобы независимо выполнять возложенные на них задачи по сертификации и постоянному надзору.

4. Квалифицированный технический персонал

8. Кыргызская Республика требует, чтобы первоначальная подготовка и повышение квалификации инспекторов Органа гражданской авиации включали вопросы, конкретно относящиеся к воздушным судам.

5. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полетов информации

9. Кыргызская Республика обеспечивает предоставление инспекторам Органа гражданской авиации технических инструктивных руководств, содержащих информацию о политике, процедурах и стандартах, для их использования при сертификации и осуществлении постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов.

10. Кыргызская Республика обеспечивает предоставление инспекторам Органа гражданской авиации технических инструктивных руководств, содержащих информацию о политике, процедурах и стандартах, для их использования при устранении проблем в области безопасности полетов, включая меры по обеспечению выполнения.

11. Кыргызская Республика обеспечивает предоставление инспекторам Органа гражданской авиации технических инструктивных руководств по таким вопросам, как этика, умение вести себя и предупреждение фактических или предполагаемых конфликтов интересов при выполнении официальных обязанностей.

6. Обязательства по выдаче сертификатов

12. В соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики эксплуатанты до начала новых видов коммерческой транспортной деятельности должны демонстрировать свои возможности безопасно выполнять предлагаемые полеты.

Дополнительная информация по данному вопросу приведена в Приложении 11 к настоящим Правилам.

7. Обязательства по постоянному надзору

13. Орган гражданской авиации использует текущий план осуществления надзора для подтверждения того, что эксплуатанты по-прежнему отвечают соответствующим требованиям первоначальной сертификации и что каждый эксплуатант удовлетворительно осуществляет свою деятельность.

8. Разрешение проблем безопасности полетов

Положения, касающиеся разрешения проблем безопасности полетов, содержатся в АПКР-19.

Сертификат эксплуатанта (СЭ) (См. пункт 45 и 46 §2 главы 4.)

1. Цель и сфера применения

1. СЭ и связанные с ним определенные для конкретной модели эксплуатационные спецификации содержат в стандартном формате минимальную информацию, предусмотренную соответственно в пп. 2 и 3 настоящего Приложения.

2. Сертификат эксплуатанта и связанные с ним эксплуатационные спецификации определяют виды полетов, которые разрешено осуществлять эксплуатанту, включая специальные утверждения, условия и ограничения.

Приложение 11 содержит дополнительную информацию, которая может включаться в эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта.

2. Формат СЭ

3) В соответствии с требованием п. 203 главы 6 настоящих Правил на борту ВС должна находиться официально заверенная копия СЭ.

СЭ № ¹ xx АОС # Срок действия ² : Expiration date:	Название эксплуатанта ³ : <i>Name of the Operator:</i> Коммерческое название ⁴ : <i>The commercial name:</i> Адрес эксплуатанта ⁵ : <i>Operator's address:</i> Телефон/Tel ⁶ : Факс/Fax: Электронная почта/E-mail ⁷ :	Оперативная связь в эксплуатации: Контактная информация, позволяющая незамедлительно связаться с оперативным руководством, приведена в ⁸ _____ <i>Contact details of the operational management which can be contacted without undue delay are listed in</i> _____
Настоящий сертификат удостоверяет в том, что авиакомпания (<i>указать название эксплуатанта</i>)⁹ предоставлено право осуществлять коммерческие воздушные перевозки, как это определено в прилагаемых эксплуатационных спецификациях, в соответствии с РПП авиакомпании, Воздушным кодексом Кыргызской Республики и Авиационными правилами Кыргызской Республики. <i>This certificate certifies that (name of the operator) is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached Operations Specifications, in accordance with the Operator's Operations Manual, Air Code of the Kyrgyz Republic and Aviation Rules of the Kyrgyz Republic.</i>		

Дата выдачи ¹⁰ : <i>Date of issue:</i>	Фамилия и подпись ¹¹ : <i>Name and signature:</i> Должность ¹² : <i>Title:</i> Печать ¹³ <i>Stamp</i>
--	---

Примечания:

1. Индивидуальный номер СЭ, выданного Органом гражданской авиации.
2. Срок действия СЭ.
3. Зарегистрированное название эксплуатанта.
4. Коммерческое название эксплуатанта, если оно другое.
5. Юридический адрес эксплуатанта.
6. Номера телефона и факса основного места деятельности эксплуатанта, включая код страны.
7. Адрес электронной почты.
8. Указать находящийся на борту контролируемый документ, в котором приведена контактная информация, со ссылкой на соответствующий пункт или страницу. Например, "Контактная информация приведена в главе 1, 1.1, Общие/основные положения руководства по производству полетов"; или "...приведена на с. 1 эксплуатационных спецификаций"; или "...приведена в дополнении к настоящему документу".
9. Зарегистрированное название эксплуатанта.
10. Дата выдачи СЭ (день – месяц – год).
11. Фамилия и подпись руководителя Органа гражданской авиации.
12. Должность.
13. Официальная печать Органа гражданской авиации.

3. Эксплуатационные спецификации для каждой модели воздушного судна

4. В соответствии с требованием п. 203 главы 6 настоящих Правил на борту должен находиться оригинальный экземпляр эксплуатационных спецификаций, рассматриваемых в настоящем разделе.

5. Для каждого воздушного судна парка воздушных судов эксплуатанта, определяемых типом, моделью и серией воздушного судна, предусматривается следующая информация: контактная информация о выдающем полномочном органе, название эксплуатанта и номер СЭ, дата выдачи и подпись представителя полномочного органа, модель воздушного судна, типы и районы полетов, специальные ограничения и разрешения. Если специальные утверждения и ограничения являются одинаковыми для двух или большего числа моделей, эти модели могут быть объединены в группу, имеющую один перечень.

6. Формат эксплуатационных сертификатов, упомянутый в п. 46 главы 4 настоящих Правил соответствует формату, приведенному ниже:

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ OPERATIONS SPECIFICATIONS									
ГОСУДАРСТВЕННОЕ АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРИ КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ STATE CIVIL AVIATION AGENCY UNDER THE CABINET OF MINISTERS OF THE KYRGYZ REPUBLIC									
Телефон: ¹ <i>Telephone:</i>				Факс: <i>Fax:</i>				E-mail:	
№ СЭ ² : <i>АОС#:</i>			Название эксплуатанта ³ : <i>Operator name:</i>						
Должность: <i>Title:</i>	4			Дата: <i>Date:</i>	5		Фамилия и подпись: <i>Name and Signature:</i>	6	
Дба коммерческое название: <i>Db a trading name:</i>	7						печать ⁸ <i>stamp</i>		
Модель воздушного судна: <i>Aircraft model:</i>	9								
Виды полетов: Коммерческие воздушные перевозки <i>Types of operation: Commercial air transportation</i>				Пассажиры: <i>Passengers:</i>		Грузы: <i>Cargo:</i>		Прочее ¹⁰ : <i>Other:</i>	
Район(ы) полетов: <i>Area(s) of operation:</i>				11					
Специальные ограничения: ¹² <i>Special limitations:</i>									
СПЕЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ <i>SPECIFIC APPROVAL</i>				ДА <i>YES</i>	НЕТ <i>NO</i>	ОПИСАНИЕ¹³ <i>DESCRIPTION</i>			ПРИМЕЧАНИЕ <i>REMARKS</i>
Опасные грузы <i>Dangerous goods</i>				☐	☐				
Полеты в условиях низкой видимости: <i>Low visibility operations:</i>									
Заход на посадку и посадка <i>Approach and landing</i>				☐	☐	14			CAT-__ ¹⁴ RVR __ m D/H__ ft
Взлет <i>Take-off</i>				☐	☐				RVR __ ¹⁵ m
Расширенные эксплуатационные возможности <i>Operational credit(s)</i>				☐	☐	16			
RVSM ¹⁷ ☐ Неприменимо <i>N/A</i>				☐	☐				
EDTO ¹⁸ ☐ Неприменимо <i>N/A</i>				☐	☐	Пороговое время: ¹⁹ _____мин <i>Threshold time: _____ minutes</i> Максимальное время полета до запасного аэродрома: _____ мин <i>Maximum diversion time: _____ minutes</i>			

Навигационные спецификации (AR) для полетов в условиях PBN <i>AR navigation specifications for PBN operations</i>	☐	☐	²⁰	
Поддержание летной годности <i>Continuing airworthiness</i>	☐	☐	²¹	
<i>EFB</i> ²²	☐	☐		
Прочее ²³ <i>Other</i>	☐	☐		

Примечания:

1. Номера телефона и факса Органа гражданской авиации, включая код страны. Следует указать адрес электронной почты.
2. Указать соответствующий номер СЭ.
3. Указать зарегистрированное название эксплуатанта.
4. Должность руководителя Органа гражданской авиации.
5. Дата выдачи эксплуатационных спецификаций (день – месяц – год)
6. Фамилия и подпись руководителя Органа гражданской авиации.
7. Коммерческое название эксплуатанта.
8. Официальная печать Органа гражданской авиации.
9. Указать принятое Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/ИКАО обозначение типа, модели и серии или эталонной серии воздушного судна, если серия обозначается (например, "Боинг-737-3K2" или "Боинг-777-232"). Таксономия CAST/ИКАО приведена на веб-сайте: <http://www.intlaviationstandards.org/>.
10. Прочие виды перевозок (оказание скорой медицинской помощи и другие виды перевозок или полетов).
11. Перечень географических районов разрешенных полетов (указываются географические координаты или конкретные маршруты, границы районов полетной информации, государственные границы или границы регионов) определенный Органом гражданской авиации.
12. Перечень применимых специальных ограничений (например, только ПВП, только в дневное время).
13. Перечислить в данной колонке допускающие наибольшую свободу критерии для каждого специального утверждения (с соответствующими критериями).
14. Указать соответствующую категорию точного захода на посадку (КАТ II или III). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. По одной строке на указываемую категорию захода на посадку.
15. Указать утвержденное минимальное значение RVR в метрах для взлета или эквивалентную горизонтальную видимость, если RVR не

используется. Может использоваться по одной строке на утверждение, если предоставлены различные утверждения.

16. Указать возможности бортового оборудования (например, системы автоматической посадки, коллиматорный индикатор, системы EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности.

17. Клетка "Неприменимо" может быть отмечена только в том случае, если максимальный потолок воздушного судна не достигает ЭП 290.

18. Если специальное утверждение производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) на основе положений §36 главы 4 настоящих Правил не применяется, отметить клетку "Неприменимо". В противном случае должно быть указано время и максимальное время полета до запасного аэродрома.

19. Пороговое время и максимальное время полета до запасного аэродрома могут быть выражены также в единицах расстояния (м. мили). Подробная информация относительно каждой конкретной комбинации самолет/двигатель, для которой установлено пороговое время и определено максимальное время полета до запасного аэродрома, может быть указана в разделе "примечания". В случае выдачи различных утверждений для каждого утверждения можно использовать одну строку.

20. Отметка для каждого утверждения для навигации, основанной на характеристиках (PBN) (RNP AR APCH, RNP AR DP), указывается на одной строке напротив каждого утверждения с соответствующими ограничениями в колонке "Описание".

21. Указать название организации, ответственных за обеспечение сохранения летной годности.

22. Указать функции EFB используемые для безопасной эксплуатации самолетов и любые применимые ограничения.

23. Здесь могут быть указаны другие разрешения или данные с использованием одной строки (или группы из нескольких строк) на разрешение (например, разрешение на специальную процедуру захода на посадку, MNPS, утвержденные навигационные характеристики).

Требования к системе управления рисками, связанными с утомлением

1. В систему управления рисками, связанными с утомлением (FRMS), создаваемую в соответствии с п. 179 главы 4 настоящих Правил как минимум, включаются:

1. Политика и документация в отношении FRMS

§ 1. Политика в отношении FRMS

2. Эксплуатант определяет свою политику в отношении FRMS, которая включает ясные характеристики всех элементов FRMS.

3. Политика устанавливает требование о том, чтобы сфера применения FRMS четко оговаривалась в Руководстве по производству полетов.

4. Политика:

а) отражает совместную ответственность руководителей, летного и кабинного экипажей и другого соответствующего персонала;

б) ясно излагает задачи FRMS, связанные с обеспечением безопасности полетов;

в) подписывается подотчетным исполнительным руководителем организации;

г) завизированная на видном месте, доводится до сведения всех соответствующих подразделений и уровней организации;

д) содержит обязательства руководителей относительно эффективного представления отчетной информации о безопасности полетов;

е) содержит обязательства руководителей относительно предоставления адекватных ресурсов для FRMS;

ж) содержит обязательства руководителей относительно непрерывного совершенствования FRMS;

з) требует ясного определения каналов подотчетности руководителей, летного и кабинного экипажей и всего другого соответствующего персонала;

и) периодически пересматривается в целях обеспечения ее актуальности и адекватности.

§ 2. Документация FRMS

5. Эксплуатант разрабатывает и обновляет документацию FRMS, в которой описаны и учитываются:

- а) политика и задачи в отношении FRMS;
- б) процессы и процедуры FRMS;
- в) порядок подотчетности, обязанности и ответственные применительно к этим процессам и процедурам;
- г) механизмы постоянного задействования руководителей, летных и кабинных экипажей и всего другого соответствующего персонала;
- д) программы подготовки по FRMS, требования к подготовке персонала и учет прохождения подготовки;
- е) запланированная и фактическая продолжительность полетного времени, служебного времени, служебного полетного времени и времени отдыха с указанием значительных расхождений, и их причин;
- ж) результаты использования FRMS, включая выводы, сделанные на основе полученных данных, рекомендаций и предпринятых действий.

2. Процессы управления рисками, связанными с утомлением

§ 1. Выявление опасных факторов

6. Эксплуатант разрабатывает и реализует три основных задокументированных процесса выявления опасных факторов, связанных с утомлением:

Предсказательный

В рамках предсказательного процесса опасные факторы, связанные с утомлением, выявляются путем изучения графиков работы экипажей и учета известных факторов, влияющих на сон, утомление и работоспособность. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- эксплуатационный опыт отрасли или эксплуатантов и данные, полученные в отношении аналогичных видов полетов;
- практика разработки графиков работы экипажей, основанная на продемонстрированных результатах;
- биоматематические модели.

Упреждающий

В рамках упреждающего процесса опасные факторы, связанные с утомлением, выявляются в ходе текущего производства полетов. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- собственные отчеты о связанных с утомлением рисках;
- опросы экипажей относительно утомления;
- соответствующие производственные данные о работе членов летных и кабинных экипажей;
- имеющиеся базы данных по безопасности полетов и научные исследования;

- анализ данных о запланированном и фактически отработанном времени.

Исправительный

В рамках исправительного процесса выявляется степень значимости опасных факторов, связанных с утомлением, с учетом сообщений и событий, связанных с потенциальными негативными последствиями для безопасности полетов, в целях определения возможных способов сведения к минимуму последствий утомления. Толчком к задействию этого процесса может служить, как минимум, любое из перечисленного ниже:

- отчеты об утомлении;
- конфиденциальные донесения;
- отчеты проверяющих;
- инциденты;
- анализ полетных данных.

§ 2. Оценка риска

7. Эксплуатант разрабатывает и реализует процедуры оценки риска, устанавливающие вероятность и потенциальную серьезность событий, связанных с утомлением, и определяющие момент, когда в отношении соответствующих рисков требуются меры их снижения.

8. В рамках процедур оценки риска выявленные опасные факторы рассматриваются в увязке с:

- эксплуатационными процессами,
- степенью их вероятности,
- возможными последствиями,
- эффективностью существующих мер контроля и обеспечения безопасности полетов.

§ 3. Снижение риска

9. Эксплуатант разрабатывает и реализует процедуры снижения риска, в рамках которых:

- выбирается надлежащая стратегия снижения риска,
- реализуется стратегия снижения риска,
- отслеживается ход реализации и эффективность стратегии.

3. Процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS

10. Эксплуатант разрабатывает и реализует процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS в целях:

- а) осуществления непрерывного мониторинга результативности FRMS, анализа тенденций и оценки для валидации эффективности мер

контроля рисков для безопасности полетов, связанных с утомлением. Источники данных, среди прочего, могут включать:

- донесения об опасных состояниях и результаты их расследования,
- проверки и обследования,
- обзоры и исследования по вопросам утомления;
- б) обеспечения официального процесса контроля изменений, который, среди прочего, включает:
 - выявление изменений в эксплуатационной сфере, которые могут влиять на FRMS;
 - выявление изменений внутри организации, которые могут влиять на FRMS;
 - рассмотрение имеющегося инструментария, который может быть использован для поддержания или улучшения результативности FRMS, до введения изменений;
- в) обеспечения непрерывного совершенствования FRMS. Это, среди прочего, включает:
 - устранение и/или видоизменение тех мер управления рисками, с которыми были связаны нежелательные последствия или которые более не являются необходимыми в силу изменений эксплуатационных или организационных условий;
 - регулярную оценку средств, оборудования, документации и процедур;
 - определение необходимости введения новых процессов и процедур для снижения вновь возникающих рисков, связанных с утомлением.

4. Процессы продвижения FRMS

11. Процессы продвижения FRMS обеспечивают поддержку непрерывного развития FRMS, постоянного улучшения ее общей результативности и достижения оптимальных уровней безопасности полетов. В рамках своей системы FRMS эксплуатант разрабатывает и внедряет:

- а) программы подготовки, обеспечивающие уровень знаний, соответствующий должностным обязанностям руководителей, летных и cabinных экипажей и всего другого соответствующего персонала, затрагиваемого планируемой FRMS;
- б) эффективный план информирования о FRMS, в котором:
 - всем соответствующим заинтересованным сторонам разъясняются вопросы политики, процедуры и ответственность, связанные с FRMS;
 - описываются каналы коммуникации, используемые для сбора и распространения информации, касающейся FRMS.

Бортовые самописцы

(См. §5 главы 6.)

Материал, содержащийся в настоящем Приложении, касается бортовых самописцев, предназначенных для установки на самолетах, осуществляющих международные полеты. Ударостойкие бортовые самописцы включают один или несколько из следующих элементов:

- самописца полетных данных (FDR),
- бортового речевого самописца (CVR),
- бортового регистратора визуальной обстановки (AIR)
- регистратора линии передачи данных (DLR).

Если требуется регистрация визуальной обстановки или информации линии передачи данных на бортовом ударостойком самописце, то такая регистрация допускается с помощью CVR или FDR.

Облегченные бортовые регистраторы включают один или несколько из следующих элементов:

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

Если требуется регистрация визуальной обстановки или информации линии передачи данных на облегченном бортовом регистраторе, то такая регистрация допускается с помощью CARS или ADRS.

1. Общие требования

1. Контейнеры неотделяемых бортовых самописцев окрашиваются в ярко оранжевый цвет. Контейнеры неотделяемых ударостойких бортовых самописцев:

- окрашиваются в ярко оранжевый
- имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
- оснащаются надежно подсоединенным и автоматически приводимым в действие устройством, обеспечивающим обнаружение их под водой и работающим на частоте 37,5 кГц. В возможно кратчайший срок, но не позднее 1 января 2018 года, минимальное время работы такого устройства будет составлять 90 дней.

2. Контейнеры автоматически отделяемых бортовых самописцев:

- окрашиваются в ярко оранжевый цвет, однако поверхность, видимая с наружной стороны воздушного судна, может быть другого цвета;
- имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
- оборудуются встроенным автоматически срабатывающим ELT.

3. Бортовые системы регистрации полетных данных устанавливаются таким образом, чтобы:

- вероятность повреждения записей была минимальной;
- имелись акустические или визуальные средства для предполетной проверки нормальной работы бортовых систем регистрации полетных данных;

- при наличии в бортовых системах регистрации полетных данных устройства для "тотального" стирания, их установка проектируется таким образом, чтобы предотвратить функционирование устройства для такого стирания в течение полетного времени или во время удара при катастрофе.

- на самолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты в кабине экипажа предусматривается задействуемая летным экипажем функция стирания, которая при включении позволяет изменить записи CVR и AIR с тем, чтобы их невозможно было извлечь с помощью обычных методов воспроизведения или копирования. Это устройство проектируется таким образом, чтобы предотвратить его срабатывание в полете. Кроме того, сводится к минимуму вероятность непреднамеренного задействия функции стирания в результате авиационного происшествия.

Примечание. Функция стирания предназначена для предотвращения доступа к записям CVR и AIR с помощью обычных средств воспроизведения или копирования, однако она не будет препятствовать доступу полномочных органов по расследованию авиационных происшествий к таким записям с использованием специальных методов воспроизведения или копирования.

4. Бортовые ударостойкие самописцы подключаются таким образом, чтобы они получали электропитание от шины, которая обеспечивает максимальную надежность работы бортовых самописцев, не нарушая работоспособности основных или аварийных систем, или оборудования.

5. Облегченные бортовые регистраторы подключаются к источнику питания, характеристики которого обеспечивают надлежащую и надежную запись информации в условиях эксплуатации.

6. Во время испытаний посредством методов, утвержденных соответствующим сертифицирующим полномочным органом, бортовые системы регистрации полетных данных демонстрируют годность к работе в тех экстремальных условиях окружающей среды, с учетом которых они были спроектированы.

7. Обеспечиваются средства для точной корреляции по времени между записями бортовых систем регистрации полетных данных.

8. Изготовитель систем регистрации полетных данных предоставляет соответствующему сертифицирующему полномочному органу следующую информацию в отношении бортовых систем регистрации полетных данных.

- эксплуатационные инструкции изготовителя, ограничения оборудования и методы его установки;

- происхождение или источник параметра и уравнения, связывающие расчеты и единицы измерения;
- отчеты изготовителя о проведенных испытаниях.
- подробную информацию, касающуюся поддержания эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полетных данных.

9. Владелец документа об утверждении летной годности, связанного с проектированием и установкой бортовой системы регистрации полетных данных, предоставляет необходимую информацию о поддержании летной годности эксплуатанту самолета для ее включения в программу поддержания летной годности. Эта информация о поддержании летной годности содержит подробное изложение всех задач, выполнение которых необходимо для поддержания эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полетных данных.

10. Система регистрации полетных данных включает в себя самописец полетных данных, а также любые специальные датчики, аппаратные и программные средства, обеспечивающие получение информации, предусмотренной настоящим Приложением.

Примечание. Условия, касающиеся поддержания эксплуатационной пригодности системы регистрации полетных данных, определены в разделе 7 настоящего Приложения.

2. Самописец полетных данных (FDR) и бортовая система регистрации данных (ADRS)

§ 1. Логика начала и прекращения записи

11. FDR или ADRS начинает вести запись до момента начала движения самолета с использованием своей тяги и ведет ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда самолет уже не может двигаться, используя свою тягу.

§2. Подлежащие регистрации параметры

12. Самописцы полетных данных классифицируются как тип I, тип IA, тип II и тип IIA в зависимости от количества подлежащих регистрации параметров и времени, в течение которого должна сохраняться записанная информация.

13. Параметры, отвечающие требованиям к самописцам полетных данных (FDR), перечислены в таблице А7-1. Количество подлежащих регистрации параметров зависит от сложности самолета. Параметры, не отмеченные звездочкой (*), являются обязательными параметрами, которые регистрируются независимо от сложности самолета. Кроме того, регистрируются отмеченные звездочкой (*) параметры, если источники информации для таких параметров используются бортовыми системами или

летным экипажем для управления самолетом. Однако эти параметры могут заменяться другими параметрами с должным учетом типа данного самолета и характеристик записывающего оборудования.

14. Перечисленные ниже параметры обеспечивают выполнение требований о наличии данных о траектории полета и скорости:

- барометрическая высота;
- приборная скорость или земная индикаторная скорость;
- статус "воздух - земля" и данные "воздух - земля" каждого датчика шасси, когда это практически возможно;
- полная температура воздуха или температура воздуха за бортом;
- истинный курс (основные стандартные данные для летного экипажа);
- нормальное ускорение;
- боковое ускорение;
- время или отсчет относительного времени;
- навигационные данные*: угол сноса, скорость ветра, направление ветра, широта/долгота;
- путевая скорость*;
- высота по радиовысотомеру*.

15. Приведенные ниже параметры обеспечивают выполнение требований о наличии данных о пространственном положении воздушного судна:

- угловое положение по тангажу;
- угловое положение по крену;
- угол рыскания или бокового скольжения*;
- угол атаки*.

16. Перечисленные ниже параметры обеспечивают выполнение требований о наличии данных о работе двигателей:

- тяга/мощность двигателей: тяга/мощность каждого двигателя, расходимая на поступательное движение, положение рычага управления тягой/мощностью в кабине экипажа;
- статус реверса тяги*;
- заданное изменение тяги*;
- расчетная тяга двигателя*;
- положение клапана отбора воздуха от двигателя*;
- дополнительные параметры работы двигателя*: степень повышения давления (EPR), число оборотов N₁, фактический уровень вибрации, число оборотов N₂, температура выходящих газов (EGT), TLA, расход топлива, положение рычага останова двигателя, число оборотов N₃.

17. Перечисленные ниже параметры обеспечивают выполнение требований о наличии данных о конфигурации:

- положение поверхности триммера руля высоты;
- закрылки*: положение закрылков, положение переключателя в кабине экипажа;

- предкрылки*: положение предкрылков, положение переключателя в кабине экипажа;
- шасси*: шасси, положение рычага управления шасси;
- положение поверхности триммера руля направления*;
- положение поверхности триммера элерона*;
- положение рычага управления триммером руля высоты* в кабине экипажа;
- положение рычага управления триммером элерона* в кабине экипажа;
- положение рычага управления триммером руля направления* в кабине экипажа;
- положение наземного интерцептера и устройства аэродинамического торможения*:
- положение наземного интерцептера, положение переключателя наземного интерцептора, положение устройства аэродинамического торможения, положение переключателя устройства аэродинамического торможения;
- положение переключателей противообледенительной системы постоянного действия и противообледенительной системы периодического действия*;
- гидравлическое давление (каждая система)*;
- количество топлива в центровочном баке (CG)*;
- состояние шины переменного тока воздушного судна*;
- состояние шины постоянного тока воздушного судна*;
- положение клапана отбора воздуха от ВСУ*;
- расчетная центровка*.

18. Перечисленные ниже параметры обеспечивают выполнение требований о наличии данных об эксплуатационных режимах:

- предупреждения;
- основные рули управления полетом и команды пилота основным органам управления самолетом: ось тангажа, ось крена, ось рыскания;
- пролет маркерного радиомаяка;
- выбор каждой частоты в навигационном приемнике;
- радиопередачи с ручной манипуляцией и синхронизация CVR/FDR;
- режим работы автопилота/автомата тяги/автоматической системы управления полетом и их состояние "ВКЛ-ВЫКЛ"*;
- выбранная установка барометрического давления*: пилот, второй пилот;
- выбранная высота (все выбираемые пилотом режимы работы)*;
- выбранная скорость (все выбираемые пилотом режимы работы)*;
- выбранное число Маха (все выбираемые пилотом режимы работы)*;

- выбранная вертикальная скорость (все выбираемые пилотом режимы работы)*;
- выбранный истинный курс (все выбираемые пилотом режимы работы)*;
- выбранная траектория полета (все выбираемые пилотом режимы работы)*: курс/линия заданного пути, путевой угол;
- выбранная высота принятия решения*;
- формат дисплея электронной системы пилотажного оборудования воздушного судна (EFIS)*: пилот, второй пилот;
- формат многофункционального дисплея/дисплея двигателей и режимов готовности*;
- состояние систем GPWS/TAWS/GCAS*: выбор режима дисплея местности, включая состояние всплывающего дисплея, сигнализация о приближении к земле в виде предостережений и предупреждений, консультативные сообщения, положение переключателя "ВКЛ-ВЫКЛ";
- предупреждение о низком давлении*: давление в гидравлических системах, пневматическое давление;
- отказ компьютера*;
- разгерметизация кабины*;
- TCAS/БСПС (система выдачи информации о воздушном движении и предупреждения столкновений/бортовая система предупреждения столкновений)*;
- сигнализация об обледенении*;
- сигнализация о вибрации каждого двигателя*;
- сигнализация о предельной температуре для каждого двигателя*;
- сигнализация о низком давлении масла для каждого двигателя*;
- сигнализация о забросе оборотов для каждого двигателя*;
- сигнализация о сдвиге ветра*;
- сигнализация защиты от сваливания в полете, срабатывание автомата тряски и толкателя штурвала*;
- усилия на всех органах управления полетом в кабине экипажа*: штурвал, штурвальная колонка, усилия на педалях управления рулем направления в кабине экипажа;
- отклонение по вертикали*: глиссада ILS, угол места MLS, траектория захода на посадку по GNSS;
- отклонение по горизонтали*: курсовой радиомаяк ILS, азимут MLS, траектория захода на посадку по GNSS;
- удаление от DME 1 и 2*;
- основная навигационная система ориентирования*: GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, ILS;
- тормоза*: давление в правом и левом тормозах, положение педалей левого и правого тормоза;
- дата*;
- метка события*;

- используемая индикация на лобовом стекле*;
- паравизуальный дисплей включен*.

19. FDR типа IA. Этот FDR способен обеспечивать соответствующую данному самолету регистрацию по крайней мере 78 параметров, перечисленных в таблице А7-1.

20. FDR типа I. Этот самописец способен обеспечивать соответствующую данному самолету регистрацию по крайней мере первых 32 параметров, перечисленных в таблице А7-1.

21. FDR типов II и IIA. Эти самописцы способны обеспечивать соответствующую данному самолету регистрацию по крайней мере первых 16 параметров, перечисленных в таблице А7-1.

22. Если имеются дополнительные возможности для регистрации с использованием FDR, рассматривается вопрос о регистрации следующей дополнительной информации:

а) информация о полете с электронных систем индикации, таких как электронная система пилотажного оборудования воздушного судна (EFIS), электронный централизованный бортовой монитор (ECAM) и система индикации параметров работы двигателя и предупреждения экипажа (EICAS). Используйте следующий порядок очередности:

1) параметры, выбираемые летным экипажем, относящиеся к заданной траектории полета такие, как барометрическое давление, высота, воздушная скорость, высота принятия решения и включение, и режим работы системы автоматического управления полетом, если они не регистрируются другим источником;

2) выбор/состояние системы индикации (SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY и другие соответствующие режимы или варианты индикации);

3) предупреждения и аварийная сигнализация;

4) идентификатор страниц, отображающих аварийные процедуры и контрольные перечни;

б) информация о замедлении движения воздушного судна, включая информацию о применении тормозов, для ее использования при расследовании случаев выкатывания за пределы ВПП и прерванных взлетов.

23. Ниже перечислены параметры, обеспечивающие выполнение требований о наличии данных о траектории полета и скорости, которые отображаются пилоту(ам). Параметры, не отмеченные звездочкой (*), являются обязательными для регистрации параметрами. Кроме того, регистрируются отмеченные звездочкой (*) параметры, если источник информации такого параметра отображается пилоту и его целесообразно регистрировать:

- барометрическая высота;
- приборная скорость или индикаторная воздушная скорость;
- курс (основные стандартные данные для летного экипажа);
- положение по тангажу;

- положение по крену;
- тяга/мощность двигателей;
- положение шасси*;
- полная температура потока или температура наружного воздуха*;
- время*;
- навигационные данные*: угол сноса, скорость ветра, направление ветра, широта/долгота;
- высота по радиовысотомеру*.

24. Параметры, которые удовлетворяют требованиям в отношении ADRS, являются первые 7 параметров, указанные в таблице А7-3.

25. При наличии возможности регистрации в ADRS дополнительных параметров рассматривается вопрос о целесообразности регистрации любых указанных в таблице А7-3 параметров начиная с 8 и далее.

§ 3. Дополнительная информация

26. FDR типа ПА сохраняет для целей калибровки, помимо записи длительностью в 30 минут, достаточную информацию от предшествующего взлета.

27. Диапазон измерений, интервал между записями и точность регистрации параметров установленного оборудования проверяются с помощью методов, одобренных соответствующим сертифицирующим полномочным органом.

28. Документация, касающаяся распределения параметров, уравнений преобразования, периодической калибровки, и другая информация об эксплуатационной пригодности и техническом обслуживании самописцев, ведется эксплуатантом. Объем этой документации должен быть достаточным, чтобы полномочные органы, занимающиеся расследованием авиационных происшествий, имели всю необходимую информацию для считывания данных в технических единицах.

3. Бортовой речевой самописец (CVR) и система регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS)

§ 1. Логика начала и прекращения записи

29. CVR или CARS начинают вести запись до момента начала движения самолета с использованием своей тяги и ведут ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда самолет уже не может двигаться, используя свою тягу.

Кроме того, в зависимости от наличия электропитания CVR или CARS начинают вести запись как можно раньше в процессе предполетной проверки в кабине экипажа перед запуском двигателя в начале выполнения

полета и ведут ее до момента окончания проверки в кабине экипажа, проводимой сразу же после остановки двигателей в конце выполнения полета.

§2. Подлежащие регистрации сигналы

30. CVR обеспечивает одновременную запись на четырех или более отдельных каналах по крайней мере следующего:

- внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту самолета;
- звуковой обстановки в кабине экипажа;
- речевых переговоров в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, если таковая установлена;
- речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;
- речевой связи членов летного экипажа, использующих систему обращения к пассажирам, если таковая установлена.

31. Предпочтительное распределение каналов аудиозаписи CVR должно быть следующим:

- а) аудиопульт командира воздушного судна;
- б) аудиопульт второго пилота;
- в) рабочие места других членов летного экипажа и система отсчета времени;
- г) микрофон в кабине летного экипажа.

32. CARS обеспечивает одновременную запись на двух или более отдельных каналах по крайней мере следующего:

- внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту самолета;
- звуковой обстановки в кабине экипажа;
- речевых переговоров в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, если таковая установлена.

33. CVR способен обеспечивать регистрацию информации одновременно по крайней мере на четырех каналах.

34. Предпочтительное распределение каналов аудиозаписи CARS должно быть следующим:

- а) речевая связь;
- б) звуковая обстановка в кабине летного экипажа.

4. Автоматически отделяемый бортовой самописец (ADFR)

§ 1. Режим работы

35. К ADFR применяются следующие требования:

- отделение происходит при значительной деформации конструкции самолета;
- отделение происходит при погружении самолета в воду;
- ADFR не способен отделяться в ручном режиме;
- ADFR является нетонущим;
- отделение ADFR не ставит под угрозу безопасное продолжение полета;
- отделение ADFR значительно не снижает вероятность сохранения самописцем работоспособности и успешной передачи информации, встроенным в нем ELT;
- ADFR отделяется в виде только одного блока;
- летному экипажу выдается предупредительный сигнал, когда ADFR полностью отделился от воздушного судна;
- летный экипаж не может заблокировать отделение ADFR, когда воздушное судно находится в воздухе;
- ADFR имеет встроенный ELT, который автоматически включается при отделении. По своему типу эти ELT могут быть такими, которые включаются в полете и передают информацию, по которой можно определить местоположение;
- ELT, встроенный в ADFR, отвечает тем же требованиям, что и ELT, который необходимо устанавливать на самолете. Встроенный ELT как минимум имеет характеристики, аналогичные характеристикам стационарного ELT, для максимального повышения вероятности обнаружения передаваемого им сигнала.

Если встроенный в ADFR ELT принадлежит к такому типу, который включается в полете, он может представлять собой средство соблюдения требований §29 главы 6 настоящих Правил.

5. Бортовой регистратор визуальной обстановки (AIR) и бортовая система регистрации визуальной обстановки (AIRS)

§ 1. Классы

36. AIR или AIRS класса А регистрируют общую визуальную обстановку в кабине экипажа для получения данных, которые дополняют регистрируемые обычными бортовыми самописцами параметры.

В целях уважения неприкосновенности личной жизни членов летного экипажа обзор кабины экипажа может, насколько это практически возможно, формироваться таким образом, чтобы не были видны головы и плечи членов летного экипажа, когда они сидят в нормальном положении

на своих рабочих местах. В настоящем документе нет положений в отношении AIR или AIRS класса А.

37. AIR или AIRS класса В регистрируют сообщения, отображаемые на дисплеях линии передачи данных.

38. AIR или AIRS класса С регистрирует данные, отображаемые на приборах, и положение пультов управления. AIR или AIRS класса С могут служить средством регистрации полетных данных в тех случаях, когда нецелесообразно или слишком дорого регистрировать эти данные на FDR или ADRS, или если не требуется устанавливать FDR.

§ 2. Эксплуатация

39. AIR или AIRS начинают вести запись до момента начала движения самолета с использованием своей тяги и ведут ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда самолет уже не может двигаться, используя свою тягу. Кроме того, в зависимости от наличия электропитания, AIR или AIRS начинают вести запись как можно раньше в процессе предполетной проверки в кабине экипажа перед запуском двигателя в начале выполнения полета и вести ее до момента окончания проверки в кабине экипажа, проводимой сразу же после останова двигателей в конце выполнения полета.

§ 3. Подлежащие регистрации виды применения

40. Манипулирование выключателями и переключателями и информация, отображаемая летному экипажу, регистрируются датчиками изображений или другими электронными средствами.

41. Регистрация манипулирования членами летного экипажа выключателями и переключателями включает следующее:

- любой выключатель или переключатель, который влияет на эксплуатацию и навигацию воздушного судна;
- выбор рабочих и резервных систем.

42. Регистрация информации, отображаемой членам летного экипажа на электронных дисплеях, включает следующее:

- отображение первичной полетной и навигационной информации;
- отображение информации контроля бортовых систем;
- отображение параметров работы двигателей;
- отображение информации о движении, рельефа местности и метеоданных;
- отображение информации, выдаваемой системами предупреждения экипажа;
- резервные системы;
- установленный EFB, по мере целесообразности.

43. Датчики изображений используются таким образом, чтобы головы и плечи членов летного экипажа, находящихся в обычном положении на своих рабочих местах, в кадр не попадали.

6. Регистратор линии передачи данных (DLR)

§ 1. Подлежащие регистрации виды применения

44. В тех случаях, когда получение разрешения на траекторию полета воздушного судна и контроль за ней осуществляются путем использования передаваемых по линии передачи данных сообщений, то все передаваемые по линии передачи данных сообщения как по линиям связи "вверх" (на борт воздушного судна), так и по линиям связи "вниз" (с борта воздушного судна), регистрируются на борту воздушного судна. Насколько это практически возможно, регистрируется время отображения этих сообщений на дисплеях летного экипажа, а также время ответов. Для точного определения последовательности событий на борту воздушного судна необходимо располагать достаточной информацией для установления содержания сообщений, переданных по каналам связи линии передачи данных, и времени отображения этих сообщений на дисплеях летного экипажа.

45. Регистрируются сообщения, связанные с перечисленными в таблице А7-2 видами применения. Виды применения, не отмеченные звездочкой (*), являются обязательными видами применения, которые регистрируются независимо от сложности системы. Виды применения, отмеченные звездочкой (*), регистрируются только по мере возможности с учетом архитектуры системы.

7. Бортовая система регистрации данных (ADRS)

§ 1. Параметры, подлежащие регистрации

46. ADRS обеспечивает соответствующую данному самолету регистрацию по крайней мере основных (Е) параметров, перечисленных в таблице А7-3.

§ 2. Дополнительная информация

47. Диапазон измерений, интервал записей и точность параметров на установленном оборудовании, как правило, проверяются с помощью методов, утвержденных соответствующим сертифицирующим полномочным органом.

48. Эксплуатант ведет документацию, касающуюся распределения параметров, уравнений преобразований, периодической калибровки и другой информации, связанной с эксплуатационной

пригодностью/техническим обслуживанием. Такой документации должно быть достаточно, чтобы обеспечить предоставление необходимой информации полномочным органам по расследованиям авиационных происшествий для считывания данных в технических единицах.

8. Проверки бортовых систем регистрации полетных данных

49. До начала первого в течение дня полета осуществляется контрольное испытание бортовых устройств встроенного контроля за работой бортовых самописцев и блока выделения полетных данных (FDAU), если они установлены на борту, путем проведения проверок в ручном и/или автоматическом режимах.

50. Для систем FDR или ADRS, систем CVR или CARS, систем AIR или AIRS интервал между проверками системы регистрации данных составляет один год; при условии утверждения соответствующим полномочным нормативным органом указанный период может быть продлен до двух лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля. Для систем DLR или DLRS интервал между проверками регистрации данных составляет два года; при условии утверждения соответствующим полномочным нормативным органом указанный период может быть продлен до четырех лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля.

51. Проверки регистрации данных проводятся в следующем порядке:

а) анализ записанных бортовыми самописцами данных осуществляется с целью проверки того, что самописец исправно функционирует в течение установленного периода записи;

б) в процессе анализа работы FDR или ADRS производится оценка качества записи данных в целях определения того, что частота ошибки на бит (включая те ошибки, которые внесены самописцем, блоком выделения данных, бортовым источником данных, а также техническими средствами, используемыми для снятия данных с самописца) не выходит за приемлемые пределы, а также для определения характера и распределения ошибок;

в) данные FDR или ADRS за весь полет анализируются в технических единицах на предмет оценки соответствия всех зарегистрированных параметров. Особое внимание уделяется параметрам, поступающим от датчиков, функционирующих в комплекте с FDR или ADRS. Параметры, снимаемые с системы электрических шин воздушного судна, проверять не требуется, если их эксплуатационную пригодность можно определить с помощью других систем воздушного судна;

г) устройство для считывания имеет необходимое программное обеспечение в целях точного преобразования зарегистрированных величин в технические единицы и определения статуса дискретных сигналов;

д) проверка записей сигналов CVR или CARS производится путем воспроизведения записей, сделанных CVR или CARS. После установки на

борту воздушного судна CVR или CARS производится запись проверочных сигналов каждого источника на борту воздушного судна, а также других соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые сигналы отвечают стандартным требованиям к разборчивости;

е) по мере практической возможности, в процессе проверки выборки записей, сделанных CVR или CARS в полете, проводится проверка с целью убедиться, что сигналы в достаточной мере разборчивы;

ж) проверка зарегистрированных AIR или AIRS данных о визуальной обстановке производится путем воспроизведения записей AIR или AIRS. Установленный на борту воздушного судна AIR или AIRS регистрирует визуальные данные испытаний каждого бортового источника и соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые визуальные данные отвечают стандартам качества записи.

з) проверка сообщений, записанных DLR или DLRS, проводится путем воспроизведения записей DLR или DLRS.

52. Система регистрации полетных данных считается неисправной, если в течение довольно длительного периода времени запись данных была некачественной, записанные сигналы были неразборчивы или неправильно записывался один или несколько обязательных параметров.

53. Отчет о проведенной проверке системы регистрации данных направляется полномочным нормативным органам по запросу в целях контроля.

54. Калибровка системы FDR:

а) перекалибровка системы в отношении параметров, снимаемых с датчиков, которые предназначены только для работы с FDR и которые не проверяются другими средствами, производится с периодичностью, определяемой на основе информации о поддержании летной годности, относящейся к системе FDR. В отсутствие такой информации перекалибровка производится по крайней мере каждые пять лет. Перекалибровка проводится в целях выявления любых расхождений в программах технического преобразования обязательных параметров, а также обеспечения того, чтобы параметры регистрировались в пределах установленных при калибровке допусков;

б) в тех случаях, когда параметры абсолютной высоты и воздушной скорости поступают с датчиков, которые предназначены для работы с системой FDR, перекалибровка производится с периодичностью, определяемой на основе информации о поддержании летной годности, относящейся к системе FDR. В отсутствие такой информации перекалибровка производится по крайней мере каждые два года.

**Таблица А7-1. Параметрические характеристики
самописцев полетных данных**

Порядк овый номер	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интерва л выборки и регистра ции данных (с)	Пределы точности (входные сигналы датчиков в сравнении со считываемым и данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
1	Время (UTC, если обеспечивается, а в других случаях отсчет относительного времени или синхронизация времени по GNSS)		24 ч.	4	$\pm 0,125\%$ на каждый час	1 с
2	Барометрическая высота		От -300 м (-1000 фут) до максимальной сертифицированной абсолютной высоты воздушного судна +1500 м (+5000 фут)	1	От ± 30 до ± 200 м (от ± 100 до ± 700 фут)	1,5 м (5 фут)
3	Приборная скорость или индикаторная воздушная скорость		От 95 км/ч (50 уз) до максимальной V_{s^0} (примечание 1) От V_{so} до 1,2 V_d (примечание 2)	1	$\pm 5\%$ $\pm 3\%$	1 уз (0,5 уз - рекомендуемая)
4	Курс (основные стандартные данные для летного экипажа)		360°	1	$\pm 2^\circ$	0,5°
5	Нормальное ускорение (примечание 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года	От -3 до +6 g	0,125	$\pm 1\%$ максимального диапазона, исключая ошибку в исходных данных $\pm 5\%$	0,004 g
		Заявка на получение сертификата типа представлена	От -3 до +6 g	0,0625	$\pm 1\%$ максимального диапазона, исключая ошибку в	0,004 g

		Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты			исходных данных $\pm 5\%$	
6	Положение по тангажу		$\pm 75^\circ$ или рабочий диапазон, в зависимости от того, что больше	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$
7	Положение по крену		$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$
8	Манипуляция при радиопередаче		Включение - выключение (одно отдельное положение)	1		
9	Мощность каждого двигателя (примечание 3)		Весь диапазон	1 (на каждый двигатель)	$\pm 2\%$	0,2 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность
10*	Выбор положения закрылков и органа управления ими в кабине экипажа		Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	$\pm 5\%$ или по указателю пилота	0,5 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность
11*	Выбор положения предкрылков и органа управления ими в кабине экипажа		Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	$\pm 5\%$ или по указателю пилота	0,5 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность
12*	Положение рычага реверса тяги		В убранном, промежуточном положении и при реверсе	1 (на каждый двигатель)		
13*	Выбор положения наземных интерцепторов/воздушных тормозов (выбор и положение)		Весь диапазон или каждое отдельное положение	1	$\pm 2\%$, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,2 % всего диапазона
14	Температура наружного воздуха		Диапазон датчика	2	$\pm 2^\circ\text{C}$	$0,3^\circ\text{C}$
15*	Включение или выключение автопилота/автомата тяги/режима		Подходящее сочетание отдельных действий	1		

	автоматической системы управления полетом					
16	Продольное ускорение (примечание 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года	± 1 g	0,25	$\pm 0,015$ g, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05$ g	0,004 g
		Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты	± 1 g	0,0625	$\pm 0,015$ g, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05$ g	0,004 g
17	Поперечное ускорение (примечание 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года	± 1 g	0,25	$\pm 0,015$ g, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05$ g	0,004 g
		Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты	± 1 g	0,0625	$\pm 0,015$ g, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05$ g	0,004 g
18	Действия пилота и/или положение управляющих поверхностей - основных органов управления (тангаж, крен, рыскание) (примечания 4 и 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года	Весь диапазон	0,25	$\pm 2^\circ$, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки

		Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты	Весь диапазон	0,125	$\pm 2^\circ$, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
19	Положение триммера руля высоты		Весь диапазон	1	$\pm 3\%$, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,3 % всего диапазона или в зависимости от установки
20*	Высота по радиовысотомеру		От -6 до 750 м (от -20 до 2500 фут)	1	$\pm 0,6$ м (± 2 фут) или $\pm 3\%$, в зависимости от того, что больше ниже 150 м (500 фут), и $\pm 5\%$ выше 150 м (500 фут)	0,3 м (1 фут) ниже 150 м (500 фут) 0,3 м (1 фут) + 0,5 % всего диапазона выше 150 м (500 фут)
21*	Вертикальное отклонение от луча (глиссада ILS/GNSS/ GLS, угол места MLS, вертикальное отклонение IRNAV/IAN)		Диапазон сигналов	1	$\pm 3\%$	0,3 % всего диапазона
22*	Горизонтальное отклонение от луча (курсовой радиомаяк ILS/GNSS/GLS, азимут MLS, поперечное отклонение IRNAV/IAN)		Диапазон сигналов	1	$\pm 3\%$	0,3 % всего диапазона
23	Прохождение маркерных радиомаяков		Отдельно	1		
24	Централизованные системы сигнализации		Отдельно	1		
25	Выбор частоты навигационного приемника NAV (примечание 5)		Весь диапазон	4	В зависимости от установки	
26*	Дальность по DME 1 и 2 (включает расстояние от порога ВПП (GLS) и расстояние до точки ухода на		0 - 370 км (0 - 200 м. миль)	4	В зависимости от установки	1852 м (1 м. миль)

	второй круг (IRNAV/IAN)) (примечания 5 и 6)					
27	Статус "воздух - земля"		Отдельно	1		
28*	GPWS/TAWS/GC AS (выбор режима дисплея местности, включая состояние всплывающего дисплея) и (сигнализация о приближении к земле в виде предостережений и предупреждений и консультативные сообщения) и (положение переключателя "вкл./выкл.")		Отдельно	1		
29*	Угол атаки		Весь диапазон	0,5	В зависимости от установки	0,3 % всего диапазона
30*	Каждая гидравлическая система (низкое давление)		Отдельно	2		0,5 % всего диапазона
31*	Навигационные данные (широта/долгота, путевая скорость и угол сноса) (примечание 7)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
32*	Положение шасси и рычага управления шасси		Отдельно	4	В зависимости от установки	
33*	Путевая скорость		В зависимости от установки	1	Данные следует снимать с наиболее точной системы	1 уз
34	Тормоза (давление в левом и правом тормозе, положение педальей левого и правого тормоза)		(Максимальн о измеряемый диапазон тормозов, отдельно или весь диапазон)	1	$\pm 5 \%$	2 % всего диапазона

35*	Дополнительные параметры работы двигателя (степень повышения давления (EPR), число оборотов N1, фактический уровень вибрации, число оборотов N2, температура выхлопных газов (EGT), расход топлива, положение рычага останова двигателя, число оборотов N3, положение клапана дозировки подачи топлива в двигатель)	Положение клапана дозировки подачи топлива в двигатель; заявка на получение сертификата типа представлена Догов. государству 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона
36*	TCAS/БСПС (системы выдачи информации о воздушном движении и предупреждения столкновений/бортовая система предупреждения столкновений)		Отдельно	1	В зависимости от установки	
37*	Сигнализация о сдвиге ветра		Отдельно	1	В зависимости от установки	
38*	Выбранная установка барометрического давления (пилот, второй пилот)		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	0,1 мбар (0,01 дюйма рт. ст.)
39*	Выбранная высота (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
40*	Выбранная скорость (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
41*	Выбранное число Маха (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
42*	Выбранная вертикальная скорость (все выбираемые		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения,

	пилотом режимы работы)					выбранного экипажем
43*	Выбранный курс (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
44*	Выбранная траектория полета (все выбираемые пилотом режимы работы) (курс/ линия заданного пути (DSTRK), путевой угол, траектория конечного этапа захода на посадку (IRNAV/IAN))			1	В зависимости от установки	В зависимости от установки
45*	Выбранная высота принятия решения		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
46*	Формат дисплея электронной системы пилотажного оборудования (EFIS) (пилот, второй пилот)		Отдельно	4	В зависимости от установки	
47*	Формат многофункционального дисплея/дисплея двигателей/дисплея тревожной сигнализации		Отдельно	4	В зависимости от установки	
48*	Состояние шины переменного тока		Отдельно	4	В зависимости от установки	
49*	Состояние шины постоянного тока		Отдельно	4	В зависимости от установки	
50*	Положение клапана отбора воздуха от двигателя		Отдельно	4	В зависимости от установки	
51*	Положение клапана отбора воздуха от ВСУ		Отдельно	4	В зависимости от установки	
52*	Отказ компьютера		Отдельно	4	В зависимости от установки	
53*	Заданное изменение тяги		В зависимости от установки	2	В зависимости от установки	

54*	Расчетная тяга двигателя		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	2 % всего диапазона
55*	Расчетная центровка		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
56*	Количество топлива в центровочном баке (CG)		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
57*	Используемый коллиматорный индикатор		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
58*	Паравизуальный дисплей вкл./выкл.		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
59*	Сигнализация защиты от сваливания в полете, срабатывание автомата тряски и толкателя штурвала		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
60*	Основная навигационная система ориентирования (GNSS, INS, VORDME, MLS, Loran C, курсовой радиомаяк глиссады)		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
61*	Сигнализация об обледенении		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
62*	Сигнализация о вибрации каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
63*	Сигнализация о предельной температуре каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
64*	Сигнализация о низком давлении масла в каждом двигателе		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
65*	Сигнализация о забросе оборотов каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
66*	Положение поверхности триммера руля направления		Весь диапазон	2	=3 %, если в виде исключения не требуется более высокая точность	0,3 % всего диапазона
67*	Положение поверхности триммера элерона		Весь диапазон	2	=3 %, если в виде исключения не требуется	0,3 % всего диапазона

					более высокая точность	
68*	Угол рыскания или бокового скольжения		Весь диапазон	1	=5 %	0,5°
69*	Положение переключателей противообледенительной системы постоянного действия и противообледенительной системы периодического действия		Отдельно	4		
70*	Гидравлическое давление (каждой системы)		Весь диапазон	2	=5 %	100 psi
71*	Разгерметизация кабины		Отдельно	1		
72*	Положение рычага управления триммером руля высоты в кабине экипажа		Весь диапазон	1	=5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
73*	Положение рычага управления триммером элерона в кабине экипажа		Весь диапазон	1	=5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
74*	Положение рычага управления триммером руля направления в кабине экипажа		Весь диапазон	1	=5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
75*	Усилия на всех органах управления полетом в кабине экипажа (штурвал, штурвальная колонка, усилия на педалях управления рулем направления)		Весь диапазон (± 311 N (± 70 lbf), ± 378 N (± 85 lbf), ± 734 N (± 165 lbf))	1	± 5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
76*	Отметчик события		Отдельно	1		
77*	Дата		365 дней	64		
78*	ANP, или EPE, или EPU		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
79*	Барометрическая высота в кабине	Заявка на получение сертификата типа представлена Дог. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки (рекомендуется от 0 до 40 000 фут)	1	В зависимости от установки	100 фут

80*	Расчетный вес самолета	Заявка на получение сертификата типа представлена Догов. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
81*	Командный сигнал (КС) командно-пилотажного прибора (КПП)	Заявка на получение сертификата типа представлена Догов. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	Весь диапазон	1	$\pm 2^\circ$	0,5°
82*	Вертикальная скорость	Заявка на получение сертификата типа представлена Догов. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	0,25	В зависимости от установки (рекомендуется 32 фут/мин)	16 фут/мин.

Примечания:

1. *V_{So}* – скорость сваливания или минимальная скорость установившегося полета в посадочной конфигурации приведена в разделе "Сокращения и условные обозначения".

2. *V_D* – расчетная скорость пикирования.

3. Регистрируют достаточные входные данные для определения мощности.

4. Для самолетов с системами управления, в которых движение поверхности управления обратимо действию пилота по управлению, применимо слово "или". Для самолетов с системами управления, в которых движение поверхности управления необратимо действию пилота по управлению, применимо слово "и". Для самолетов с поверхностями, состоящими из отдельных секций, вместо регистрирования положения каждой поверхности отдельно приемлемо регистрирование сочетания действий.

5. Если сигнал имеется в цифровой форме.

6. Предпочитаемой альтернативой является регистрация широты и долготы, получаемых от ИНС или другой навигационной системы.

7. Если сигналы можно легко получить.

8. Не предполагается, что самолеты, индивидуальные удостоверения о годности, к полетам которых выданы до 1 января 2016 года, будут дорабатываться с целью выполнения изложенных в настоящем Приложении инструктивных указаний в отношении диапазона измерений, максимальной выборки и интервала регистрации, пределов точности или разрешающей способности регистрации.

**Таблица А7-2. Описание видов применения
для регистратора линии передачи данных**

Номер пункта	Тип применения	Описание применения	Регистрируемое содержание
1	Инициирование линии передачи данных	Это включает любые виды применения, используемые для входа в систему или инициирования обслуживания по линии передачи данных. В условиях FANS-1/A и ATN таковыми являются соответственно уведомление служб ОВД (AFN) и контекстное управление (CM)	С
2	Связь "диспетчер - пилот"	Это включает любые виды применения, используемые для обмена запросами, разрешениями, указаниями и донесениями между летным экипажем и диспетчерами на земле. В условиях FANS-1/A и ATN это включает применение CPDLC. Это также включает виды применения, используемые для обмена океаническими разрешениями (OCL) и разрешениями на вылет (DCL), а также передачу по линии передачи данных разрешений на выполнение руления	С
3	Адресное наблюдение	Это включает применение наблюдения, при котором земля заключает контракты на предоставление данных наблюдения. В условиях FANS-1/A и ATN это включает применение контрактного автоматического зависимого наблюдения (ADS-C). В тех случаях, когда параметрические данные предоставляются в рамках сообщений, то они регистрируются, если данные из того же источника не регистрируются FDR	С
4	Полетная информация	Это включает любое обслуживание, используемое для предоставления полетной информации конкретному воздушному судну. Например, это включает службу передачи авиационных сводок погоды по линии передачи данных (D-METAR), службу автоматической передачи информации в районе аэродрома, основанную на использовании линии передачи данных (D-ATIS), цифровой NOTAM (D-NOTAM) и любые другие передачи текстовой информации по линии передачи данных	С
5	Радиовещательное наблюдение воздушных судов	Это включает элементарные и усовершенствованные системы наблюдения, а также выходные данные радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B). В тех случаях, когда параметрические данные, посылаемые с борта самолета, предоставляются в рамках сообщений, то они регистрируются, если данные из того же источника не регистрируются FDR	М *

6	Данные авиационного оперативного контроля	Это включает любые применения, связанные с передачей или получением данных, используемых для целей авиационного оперативного контроля (АОС) (согласно определению АОС ИКАО)	М *
---	---	---	-----

Символ:

С – регистрируется полное содержание;

М – информация, позволяющая производить корреляцию с любыми соответствующими записями, хранимыми отдельно от самолета;

* – применение регистрируется только, насколько это практически возможно, с учетом архитектуры системы.

Таблица А7-3. Описание видов применения для регистратора линии передачи данных

№	Название параметра	Минимальный диапазон регистрации	Максимальный интервал регистрации (с)	Минимальная точность регистрации	Минимальная разрешающая способность регистрации	Примечания
1	Курс					
	а) Курс (магнитный или истинный)	$\pm 180^\circ$	1	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно регистрируется курс, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость рыскания
	б) Угловая скорость рыскания	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ $360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
2	Тангаж					
	а) Положение по тангажу	$\pm 90^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно положение по тангажу, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость тангажа
	б) Угловая скорость тангажа	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ $360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
3	Крен					

	а) Положение по крену	$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	0,5°	Предпочтительно положение по крену, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость крена
	б) Угловая скорость крена	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ 360°/ч	2°/с	
4	Система определения местоположения:					
	а) Время	24 ч	1	$\pm 0,5 \text{ с}$	0,1 с	Предпочтительно время UTC, если имеется
	б) Широта/долгота	Широта: $\pm 90^\circ$ Долгота: $\pm 180^\circ$	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется 0,00015°)	0,00005°	
	в) Абсолютная высота	-300 м (-1 000 фут) до максимальной сертифицированной абсолютной высоты самолета +1500 м (5 000 фут)	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 15 \text{ м}$ ($\pm 50 \text{ фут}$))	1,5 м (5 фут)	
	г) Путевая скорость	0-1 000 уз	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 5 \text{ уз}$)	1 уз	
	е) Линия пути	0-360°	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 2^\circ$)	0,5°	
	ф) Расчетная погрешность	Имеющийся диапазон	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки	В зависимости от установки	Регистрируется, если имеется
5	Нормальное ускорение	От - 3 до + 6 g (*)	0.25 (0.125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 0.09 \text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,45 \text{ g}$)	0,004 g	
6	Продольное ускорение	$\pm 1 \text{ g}$ (*)	0.25 (0.125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 0,015 \text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05 \text{ g}$)	0,004 g	

7	Поперечное ускорение	$\pm 1 \text{ g (*)}$	0.25 (0.125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 0,015 \text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05 \text{ g}$)	0,004 g	
8	Внешнее статическое давление (или высота по давлению)	От 34,4 мбар (3.44 дюйма рт. ст.) до 310,2 мбар (31.02 дюйма рт. ст.) или имеющийся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 1 \text{ мбар}$ (0,1 дюйма рт. ст.) или от $\pm 30 \text{ м}$ ($\pm 100 \text{ фут}$) до $\pm 210 \text{ м}$ ($\pm 700 \text{ фут}$))	0,1 мбар (0,01 дюйма рт. ст.) или 1,5 м (5 фут)	
9	Температура наружного воздуха (или полная температура потока воздуха)	От -50 до +90 С или имеющийся диапазон датчика	2	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 2 \text{ }^{\circ}\text{C}$)	1 $^{\circ}\text{C}$	
10	Приборная воздушная скорость	В зависимости от установки системы измерительных индикаторов пилота или имеющийся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 3 \%$)	1 уз (рекомендуется 0,5 уз)	
11	Обороты двигателя	Весь диапазон, включая условия заброса оборотов двигателя	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
12	Давление масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5 % всего диапазона)	2 % всего диапазона	
13	Температура масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5 % всего диапазона)	2 % всего диапазона	
14	Расход топлива или давление	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
15	Давление наддува	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	

16	Параметры тяги/мощности/крутящего момента двигателя, необходимые для определения эффективной тяги/мощности*	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,1 % всего *	Достаточные диапазона параметры, например EPR/N1 или крутящий момент/Np, соответствующие конкретному двигателю, регистрируются в целях определения мощности двигателя как в нормальном режиме работы, так и при включенном реверсе тяги. Следует иметь предел возможного заброса оборотов
17	Число оборотов газогенератора двигателя (Ng)	0-150 %	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
18	Число оборотов свободной силовой турбины (Nf)	0-150 %	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
19	Температура хладагента	Весь диапазон	1	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 5^{\circ}\text{C}$)	1 $^{\circ}\text{C}$	
20	Напряжение сети	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	1 В	
21	Температура головки цилиндра	Весь диапазон	Каждый цилиндр каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
22	Положение закрылков	Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	В зависимости от установки	0,5°	
23	Положение основных поверхностей управления полетом	Весь диапазон	0,25	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
24	Количество топлива	Весь диапазон	4	В зависимости от установки	1 % всего диапазона	

25	Температура выхлопных газов	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
26	Аварийное напряжение	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	1 В	
27	Положение поверхности триммера	Весь диапазон или каждое отдельное положение	1	В зависимости от установки	0.3 % всего диапазона	
28	Положение шасси	Каждое отдельное положение*	Каждое шасси каждые 2 с	В зависимости от установки		* Где есть такая возможность. регистрируется положение "убрано и на замке" и положение "выпущено и на замке"
29	Новые/уникальные характеристики воздушного судна	По мере необходимости	По мере необходимости	По мере необходимости	По мере необходимости	

Определение местоположения самолета, терпящего бедствие

(см. §29 главы 6)

1. Цель и сфера применения

1. Цель определения местоположения самолета, терпящего бедствие, заключается в том, чтобы в допустимых пределах установить место авиационного происшествия в радиусе 6 м. миль.

2. Порядок действий

2. На самолете, терпящем бедствие, в автоматическом режиме начинается передача информации, на основании которой эксплуатант может определить его местоположение, и эта информация о местоположении содержит отметку времени. Имеется возможность также инициировать такую передачу вручную. Система, используемая для автономной передачи информации о местоположении, способна передавать такую информацию в случае отказа бортовой системы электропитания по крайней мере в течение ожидаемой продолжительности всего полета.

3. Воздушное судно находится в состоянии бедствия тогда, когда такое состояние может привести к авиационному происшествию, если отклонения в поведении воздушного судна не будут парированы. Автономная передача информации о местоположении инициируется, когда воздушное судно находится в состоянии бедствия. Это обеспечит высокую вероятность определения места происшествия в радиусе 6 м. миль. Когда воздушное судно находится в состоянии бедствия, эксплуатант оповещается об этом с приемлемой низкой частотой ложных сигналов тревоги. При срабатывании системы передачи информации первоначальная информация о местоположении начинает передаваться незамедлительно или не позднее чем через 5 с после обнаружения инициирующего события.

События, характеризующие отклонения в поведении воздушного судна, могут, в частности, включать необычную абсолютную высоту, необычный скоростной режим, предупреждения о столкновении с землей или о полной потере тяги/мощности всех двигателей и о близости земли.

Сигнал бедствия может быть инициирован на основании критериев, которые могут варьироваться в зависимости от местоположения и этапа полета воздушного судна. Дополнительный инструктивный материал, касающийся обнаружения событий в полете и критериев инициирования передачи информации, содержится в документе EUROCAE ED-237 "Минимальные технические требования к техническим характеристикам авиационных систем (MASPS) в части критериев обнаружения состояния

бедствия воздушных судов в полете для инициирования передачи полетной информации".

4. В том случае, если у эксплуатанта воздушного судна или органа обслуживания воздушного движения (ATSU) имеются основания полагать, что воздушное судно терпит бедствие, ATSU и эксплуатант воздушного судна осуществляют координацию своих действий.

5. Орган гражданской авиации определяет соответствующие организации, которым необходимо иметь информацию о местоположении воздушного судна, находящегося в аварийной стадии. К таким организациям, как минимум, относятся:

- а) орган(ы) обслуживания воздушного движения (ATSU);
- б) координационный(ые) центр(ы) (RCC) и вспомогательные центры поиска и спасения (SAR).

6. При срабатывании системы автономной передачи информации о местоположении она может быть отключена только с помощью того же механизма, который привел ее в действие.

7. Точность информации о местоположении как минимум удовлетворяет требованиям к точности информации о местоположении, установленным для ELT.

Инструктивные указания по определению местоположения самолета, терпящего бедствие

1. Введение

1. Приводимый ниже материал содержит инструктивные указания по вопросу определения местоположения самолета, терпящего бедствие. Рабочая группа по инициированной передаче полетных данных (TTFDWG) проанализировала 42 авиационных происшествия с целью получения представлений о расстоянии между последним известным местоположением самолета и местом авиационного происшествия. В докладе этой Рабочей группы указывается, что приблизительно в 95 % случаев авиационных происшествий местоположение воздушного судна было известно за одну минуту до авиационного происшествия, место этого авиационного происшествия находилось в радиусе 6 м. миль от этого местоположения. (Доклад TTFDWG доступен в разделе "Публикации" на сайте: <https://www.bea.aero/en/>).

2. В случае, если самолет в результате авиационного происшествия погружается в воду, определение места происшествия в радиусе 6 м. миль на поверхности приобретает еще большую важность. Если начинать поиск в районе за пределами радиуса в 6 м. миль, то времени на поиск и обнаружение низкочастотного ULB остается меньше. Район с радиусом 6 м. миль можно осмотреть за четыре дня при нынешних расчетных возможностях осуществлять подводный поиск на площади 100 км² в день. Если добавить время на прибытие в район поиска морских средств и

осуществление поиска, то по расчетам до момента разрядки аккумулятора ULB можно исследовать район площадью 2300 км², что эквивалентно площади радиусом 14 м. миль. Если начинать поиск на площади радиусом более 6 м. миль, то вероятность успешного обнаружения места авиационного происшествия на начальном этапе уменьшается, а расширение площади за пределы района радиусом 6 м. миль сокращает располагаемое время для поиска без какого-либо ощутимого повышения вероятности обнаружения.

2. Разъяснение назначения оборудования

3. Информация, на основании которой можно определить местоположение: информация, поступающая либо от действующей бортовой системы, либо которая при срабатывании в автоматическом или ручном режиме может передавать информацию о местоположении, включающую отметку времени. Это основанное на характеристиках требование не привязано к конкретной системе и может также обеспечивать эксплуатационные преимущества.

4. Аварийный приводной передатчик (ELT). ELT нынешнего поколения были сконструированы для выдачи информации о местоположении при авиационном происшествии с возможностью выживания. ELT следующего поколения могут быть способны срабатывать и начинать передавать информацию в полете при возникновении любого из условий, указанных в EUROCAE ED-237 "Минимальные требования к техническим характеристикам авиационных систем (MASPS) в части критериев обнаружения состояния бедствия воздушного судна в полете для инициирования передачи полетной информации". Если ELT погружается в воду, обнаружить его сигнал не представляется возможным.

5. Автоматически отделяемый бортовой самописец (ADRF). ADRF предназначен для обеспечения наличия данных бортового самописца вскоре после авиационного происшествия, в частности, при авиационных происшествиях над водной поверхностью. Встроенный ELT позволяет обнаружить место происшествия для целей расследования и проведения поисково-спасательных операций. Являясь нетонущим, он поможет обнаружить место авиационного происшествия с помощью сигнала ELT в случае, если обломки погружаются в воду. Он также позволяет отказаться от одного ELT.

6. Подводное приводное устройство (ULD). ULD, работающее на частоте 8,8 кГц, прикрепляется к планеру для того, чтобы можно было обнаруживать обломки самолета под водой в случае, если обнаружить сигнал ELT не представляется возможным. ULD, работающие на частоте 37,5 кГц, прикрепляются к бортовым самописцам и используются для обнаружения бортовых самописцев под водой.

3. Соблюдение требований к оснащению оборудованием

7. С развитием техники появилась возможность обеспечивать соответствие требованиям к оснащению оборудованием разными способами. Приводимая ниже таблица Н-1 содержит примеры вариантов соблюдения требований. При использовании такого перспективного оборудования расходы будут сводиться к минимуму, а эффективность по сравнению с оборудованием, устанавливаемым в настоящее время, будет повышена.

Таблица Н-1. Примеры обеспечения соблюдения требований	
Настоящее время	После 1 января 2021 года
В эксплуатации	Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству
Два ELT Два стационарных самописца	Пример: Система, позволяющая определять местоположение; и один ADFR со встроенным ELT; и один комбинированный самописец; или система, позволяющая определить местоположение и один ELT и два стационарных самописца и дополнительное средство для своевременного извлечения данных бортового самописца

8. Используемая в соответствии с положениями главы 6 настоящих Правил система, позволяющая определять местоположение, может заменить один из ELT, требующихся согласно положениям главы 6 настоящих Правил.

Запасы медицинских средств
(Дополнительный материал к подпункту а) п. 212 главы 6)

**Типы, количество, места размещения и содержимое
запасов медицинских средств**

1. Типы

1. Следует обеспечивать запасы указанных ниже медицинских средств различных типов: комплект(ы) первой помощи на всех самолетах, универсальный(е) профилактический(е) комплект(ы) на всех самолетах, которые требуют наличия члена каabinного экипажа, и комплект медицинских средств на самолете, на котором разрешено перевозить более 100 пассажиров на отрезках пути с продолжительностью полета более 2 часов. В тех случаях, когда это допускается национальными правилами, эксплуатанты могут выбрать вариант иметь на борту рекомендованные медицинские средства в комплекте первой помощи.

2. Если исходить из имеющихся оригинальных сведений, то наличие на борту самолетов автоматических наружных дефибрилляторов (AED), по всей вероятности, принесет пользу только небольшому числу пассажиров. Тем не менее эти устройства установлены на борту воздушных судов многих эксплуатантов, поскольку они обеспечивают единственное эффективное средство при фибрилляции сердца. Вероятнее всего, что такие устройства окажутся полезными при установке на воздушных судах, перевозящих большое число пассажиров, при полетах на отрезках пути большой протяженности. Наличие на борту AED должно определяться эксплуатантами на основе оценки факторов риска, включая конкретные потребности для эксплуатации.

**2. Количество комплектов первой помощи
и универсальных профилактических комплектов**

§ 1. Комплекты первой помощи

3. Количество комплектов первой помощи должно соответствовать числу пассажиров, разрешенному к перевозке на данном самолете:

<i>Пассажиры</i>	<i>Комплекты первой помощи</i>
<i>0–100</i>	<i>1</i>
<i>101–200</i>	<i>2</i>
<i>201–300</i>	<i>3</i>
<i>301–400</i>	<i>4</i>

401–500	5
Более 500	6

§ 2. Универсальные профилактические комплекты

4. На борту воздушных судов, выполняющих обычные полеты, для обслуживания которых требуется, по крайней мере, один член кабинного экипажа, должны иметься один или два универсальных профилактических комплекта.

5. Дополнительный(ые) комплект(ы) должен(ны) предоставляться в случаях повышенной опасности для здоровья населения, таких как вспышка серьезного инфекционного заболевания, обладающего пандемическим потенциалом.

6. Такие комплекты могут использоваться для очистки потенциально инфекционного содержимого организма, такого как кровь, моча, рвотная масса, фекалии, и для защиты кабинного экипажа, который оказывает помощь в потенциально инфекционных случаях подозреваемого инфекционного заболевания.

3. Места размещения

7. Комплекты первой помощи и универсальные профилактические комплекты должны размещаться в пассажирской кабине по возможности равномерно. Они должны находиться в легкодоступных для членов кабинного экипажа местах и опломбированы с указанием крайней и следующей проверки содержимого.

8. Комплект медицинских средств, в случае его перевозки, должен храниться в соответствующем надежном месте.

4. Содержимое

9. Ниже приводятся рекомендации относительно типичного содержимого комплектов первой помощи, универсальных профилактических комплектов и комплектов медицинских средств.

10. Комплект первой помощи:

- перечень содержимого;
- антисептические тампоны (упаковка из 10 штук);
- лейкопластырные повязка (полоски лейкопластыря);
- бинт марлевый размером 7,5 см × 4,5 м;
- повязка косыночная с булавками безопасными;
- повязка противоожоговая размером 10 × 10 см;
- повязка компрессная стерильная размером 7,5 × 12 см;
- повязка марлевая стерильная размером 10,4 × 10,4 см;
- лента клейкая шириной 2,5 см (рулон);
- клейкие стерильные полоски (или аналогичные клейкие полоски);

- очищающее средство для рук или дезинфицирующие салфетки;
- прокладка со щитком или лента для глаза;
- ножницы размером 10 см (если разрешено национальными правилами);
- лента клейкая хирургическая размером 1,2 см × 4,6 м;
- пинцеты для удаления осколков;
- одноразовые перчатки (пара);
- термометры (нертутные);
- реанимационная маска с обратным клапаном для искусственного дыхания;
- руководство по оказанию первой помощи (текущее издание);
- бланк регистрации инцидентов.

В тех случаях, когда это разрешено национальными полномочными органами, в комплекты первой помощи могут включаться следующие лекарства:

- болеутоляющее средство слабого/умеренного действия;
- противорвотное средство;
- средство против заложенности носа;
- антацидное (противокислотное) средство;
- антигистаминное средство.

11. Универсальный профилактический комплект:

- сухой порошок, который превращает небольшое количество пролитой жидкости в стерильный гранулированный гель;
- бактерицидное дезинфицирующее средство для очистки поверхностей;
- салфетки для очистки кожи;
- лицевая/глазная маска (отдельная или комбинированная);
- перчатки (одноразовые);
- защитный фартук;
- большое абсорбирующее полотенце;
- подборная ложка со скребком;
- мешок для биологически опасных отходов;
- инструкции.

12. Комплект медицинских средств:

Оборудование:

- перечень содержимого;
- стетоскоп;
- сфигмоманометр (предпочтительно электронный);
- дыхательные трубки ротоглоточные (три размера);
- шприцы (соответствующих размеров);
- иглы (соответствующих размеров);
- катетеры для внутривенного вливания (соответствующих размеров);
- антисептические салфетки;

- перчатки (одноразовые);
- ящик для использованных игл;
- мочевыводящий катетер;
- система внутривенного вливания;
- венозный кровоостанавливающий жгут;
- марлевый тампон;
- лента клейкая;
- хирургическая маска;
- трахеальный катетер (или внутривенная канюля большого диаметра) для оказания неотложной помощи;
- зажим для пуповины;
- термометры (нертутные);
- основные карты реанимационной деятельности;
- маска с клапаном;
- карманный электрический фонарь и батарейки.

Лекарственные препараты:

- адреналин 1:1000;
- антигистамин (инъекционный);
- глюкоза 50 % (или ее эквивалент) (инъекционная: 50 мл);
- нитроглицерин (в таблетках или аэрозольной упаковке);
- основные болеутоляющие средства;
- седативные антиконвульсанты (инъекционные);
- противорвотное средство (инъекционное);
- инъекционный расширитель бронхов;
- атропин (инъекционный);
- адренокартикальный стероид (инъекционный);
- мочегонное средство (инъекционное);
- лекарство для борьбы с противородовым кровотечением;
- хлористый натрий 0,9 % (минимум 250 мл);
- ацетилсалициловая кислота (аспирин для перорального использования);
- пероральный бета-блокатор.

13. При наличии сердечного монитора (с или без AED) включить в данный перечень:

- адреналин 1:10 000 (или разбавленный адреналин 1:1000).

Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis

Примечание. Согласно пункту 215 главы 6 на борту должна находиться официально заверенная копия краткого описания соглашения.

1. Цель и сфера применения

В кратком описании соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, должна содержаться информация в стандартном формате, образец которого приводится в п. 2.

2. Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis

Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis			
Название соглашения:			
Государство регистрации:		Контактное лицо:	
Государство эксплуатанта:		Контактное лицо:	
Дата подписания:		Государством регистрации ¹ :	
		Государством эксплуатанта ¹ :	
Срок действия:	Дата вступления в силу ¹ :	Дата истечения срока действия (если применимо) ² :	
Языки соглашения			
Регистрационный номер ИКАО:			
Рамочное соглашение (если таковое имеется) с регистрационным номером ИКАО:			
Чикагская конвенция	Приложения ИКАО, затрагиваемые передачей государству эксплуатанта ответственности в части, касающейся некоторых функций и обязанностей		
Статья 12. Правила полетов	Приложение 2, все главы	Да	
		Нет	
Статья 30 а). Радиооборудование воздушных судов	Разрешение на бортовую радиостанцию	Да	
		Нет	
Статьи 30 b) и 32 а).	Главы 1, 2, 3 и 6 Приложения 1; и часть I Приложения 6	Да	АПКР 6: [указать часть и пункт] ³
		Нет	

Свидетельства на членов экипажа	"Бортрадист"; или часть II Приложения 6 (квалификация и/или свидетельства членов летного экипажа); или раздел II части III Приложения 6 (состав летного экипажа), (бортрадист); или раздел III части III Приложения 6 (квалификация)			
Статья 31. Удостоверения о годности к полетам	Приложение 6 часть I или раздел II части III	Да	[Указать часть и главы] ³	
		Нет		
	Приложение 6 часть II или раздел III части III	Да	[Указать часть и главы] ³	
		Нет		
	Приложение 8 главы 3 и 4 части II	Да	[Указать главы] ³	
		Нет		
Воздушные суда, затрагиваемые передачей обязанностей государству эксплуатанта				
Изготовитель, модель, серия	Национальные и регистрационные знаки	Серийный номер	СЭ № (коммерческий воздушный транспорт)	Даты передачи обязанностей С1 До (если применимо) ²
ВС				

Примечания.

1. дд/мм/гггг.
2. дд/мм/гггг или N/A, если неприменимо.
3. Квадратные скобки свидетельствуют о необходимости представления информации.

Сертификация и проверка деятельности эксплуатанта

1. Цель и рамки применения

§ 1. Введение

1. Настоящее Приложение содержит инструктивный материал, касающийся действий, предписанных государствами в связи с требованиями в отношении сертификации эксплуатантов, в частности, средств реализации и регистрации этих действий.

§ 2. Необходимая предварительная сертификация

2. Выдача сертификата эксплуатанта (СЭ) зависит от того, продемонстрировал ли эксплуатант Органу гражданской авиации то, что его организационная структура, политика и программы подготовки, производство полетов, система наземного и технического обслуживания являются приемлемыми с учетом характера и объема подлежащих выполнению полетов. Процесс сертификации включает в себя проведение государственной оценки каждого эксплуатанта и определение способности этого эксплуатанта выполнять безопасные полеты до выдачи первоначального СЭ или внесения в СЭ любых последующих разрешений.

§ 3. Стандартная практика сертификации

3. Настоящими Правилами предусматривается создание системы сертификации в Кыргызской Республике в целях обеспечения соответствия обязательным стандартам, применимым к типу подлежащих выполнению полетов, и минимальным требованиям ИКАО.

2. Обязательные технические оценки безопасности

§ 1. Действия по специальному утверждению и принятию

4. Сертификация и постоянный надзор за деятельностью эксплуатанта предусматривают предпринятие Органом гражданской авиации действий по представленным на его рассмотрение материалам. Эти действия можно классифицировать как специальное утверждение или принятие, в зависимости от характера предпринимаемых Органом гражданской авиации действий в отношении представленного на его рассмотрение материала. Специальное утверждение представляет собой документально подтвержденное в эксплуатационных спецификациях утверждение на выполнение коммерческих воздушных перевозок.

5. Утверждение представляет собой предпринятие Органом гражданской авиации активных ответных действий в отношении представленного на его рассмотрение материала. Утверждение предусматривает подготовку заключения или определение соблюдения соответствующих стандартов. Утверждение будет подтверждаться подписью утверждающего должностного лица, выдачей документа или сертификата, или каким-либо другим официальным действием, предпринимаемым Органом гражданской авиации.

6. Принятие не обязательно предусматривает предпринятие Органом гражданской авиации активных ответных действий в отношении материала, представленного на его рассмотрение. Орган гражданской авиации может выразить согласие с тем, что представленный ему на рассмотрение материал отвечает соответствующим стандартам, если этот Орган гражданской авиации конкретно не отклонит весь или часть рассматриваемого материала, как правило, после какого-то определённого периода времени после представления.

7. Фраза "утверждено Органом гражданской авиации" или аналогичные фразы с использованием слова "утверждение" часто используется в настоящих Правилах. В настоящих Правилах ещё более часто используют положения, касающиеся рассмотрения и последующего утверждения или, как минимум, "принятия" Органом гражданской авиации. Помимо этих конкретных фраз в настоящих Правилах содержатся многочисленные ссылки на требования, которые, как минимум, будут обуславливать необходимость проведения Органом гражданской авиации по крайней мере технического обзора.

8. Органу гражданской авиации следует провести или организовать проведение технической оценки безопасности до выдачи специального утверждения или принятия. Оценка должна:

а) проводиться лицом, обладающим для проведения такой технической оценки специальной квалификацией;

б) проводиться в соответствии с документально оформленной стандартизированной методикой;

в) в тех случаях, когда это необходимо для обеспечения безопасности, предусматривать практическую демонстрацию фактических возможностей эксплуатанта выполнять конкретные виды деятельности.

§ 2. Демонстрация возможностей до выдачи некоторых специальных утверждений и утверждений

9. Согласно п. 41 настоящих Правил до выдачи сертификата эксплуатанту государство эксплуатанта должно потребовать от эксплуатанта представить убедительные доказательства, позволяющие Органу гражданской авиации оценить приемлемость организационной структуры эксплуатанта, методики управления и контроля за производством полетов, системы наземного и технического обслуживания.

Эти доказательства должны представляться в дополнение к проведению анализа или проверкам руководств, документации, средств и оборудования. Некоторые специальные утверждения, предусмотренные настоящих Правил, такие как специальное утверждение на производство полетов в условиях низкой видимости, имеют значительные последствия для безопасности полетов и их следует подтверждать путём демонстрации до выдачи Органом гражданской авиации разрешения на такие полеты.

10. Несмотря на то, что конкретные методики и масштабы обязательных демонстраций и оценок в различных государствах отличаются, процессы сертификации государств, эксплуатанты которых имеют хорошие показатели безопасности полетов, в целом согласуются. В этих государствах инспектор, имеющий техническую квалификацию, проводит оценку репрезентативного примера фактической подготовки персонала, технического обслуживания и видов деятельности до выдачи СЭ или внесения в СЭ дополнительных разрешений.

§ 3. Регистрация действий по сертификации

11. Любые действия Органа гражданской авиации по сертификации, специальному утверждению или принятию надлежащим образом документировались. Органу гражданской авиации следует выдать документ в письменном виде, такой как письмо или другой официальный документ, служащий официальным подтверждением предприятия действий. Эти письменные документы должны храниться до тех пор, пока эксплуатант продолжает пользоваться полномочиями, в отношении которых были предприняты действия по специальному утверждению, утверждению или принятию. Эти документы являются однозначным свидетельством полномочий, предоставленных эксплуатанту, и служат доказательством в том случае, если Орган гражданской авиации и эксплуатант расходятся во мнениях относительно видов деятельности, выполнять которые разрешено эксплуатанту.

12. Орган гражданской авиации сводит отчеты о сертификации, такие как документы о проведении инспекции, демонстрации, специальных утверждениях, утверждениях и принятии, в один файл, который хранится до тех пор, пока эксплуатант осуществляет свою деятельность или в файлах, классифицируемых по действиям, предпринятым в связи с сертификацией, и анализируют каждый файл в случае возобновления документов о специальных утверждениях, утверждениях или принятии. Независимо от используемого метода эти отчеты о сертификации являются убедительным доказательством того, что Орган гражданской авиации выполняет взятые им перед ИКАО обязательства в отношении сертификации эксплуатантов.

§ 4. Координация оценок производства полетов и летной годности

13. Некоторые ссылки на специальное утверждение или принятие в части I АПКР-6 потребуют оценки производства полетов и оценки летной годности. Например, специальные утверждения для производства полетов в условиях низкой видимости требуют скоординированной предварительной оценки специалистами по производству полетов и летной годности. Специалисты по производству полетов должны оценить эксплуатационные процедуры, подготовку и квалификацию персонала. Специалисты по летной годности должны оценить надежность воздушных судов и оборудования, и процедуры технического обслуживания. Эти оценки могут выполняться отдельно, однако их следует координировать, для того чтобы до выдачи любого специального утверждения, утверждения или принятия были рассмотрены все аспекты, необходимые для обеспечения безопасности полетов.

§ 5. Ответственность государства эксплуатанта и государства регистрации

14. Ответственность за первоначальную сертификацию, выдачу СЭ и осуществление постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта возлагается на государство эксплуатанта. Кроме того, согласно части I АПКР-6 необходимо, чтобы государство эксплуатанта рассматривало или предпринимало действия в соответствии с различными видами утверждений и принятий, сделанных государством регистрации. Согласно этим положениям, государство эксплуатанта должно обеспечивать соответствие своих действий действиям по утверждению и принятию государства регистрации и соблюдение эксплуатантом требований государства регистрации.

15. Важно, чтобы государство эксплуатанта было удовлетворено договоренностями, на основании которых его эксплуатант использует воздушные суда, занесенные в реестр другого государства, в частности с точки зрения технического обслуживания и подготовки экипажей. Государству эксплуатанта следует рассматривать такие договоренности в координации с государством регистрации. В соответствующих случаях следует заключить соглашение о передаче ответственности за осуществление контроля от государства регистрации государству эксплуатанта в соответствии со статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, с тем чтобы исключить любое недопонимание в отношении того, какое государство несет ответственность за выполнение конкретных функций по осуществлению контроля.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся передачи ответственности государства регистрации государству эксплуатанта в соответствии со статьей 83 bis содержится в Руководстве по выполнению

статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 10059).

3. Разрешения

§ 1. Действия по специальному утверждению

16. Термин "специальное утверждение" свидетельствует о принятии Органом гражданской авиации официальных действий, в результате которых в эксплуатационную спецификацию вносится дополнительная информация.

Перечисленные ниже положения однозначно свидетельствуют о необходимости специального утверждения:

а) расширенных эксплуатационных возможности, обусловленных наличием HUD, EVS, SVS, CVS, системы автоматической посадки при производстве полетов в условиях низкой видимости;

б) производства полетов в условиях низкой видимости;

в) производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром;

г) электронных полетных планшетов;

д) производства полетов PBN на основе санкционированных требуемых (AR) навигационных спецификаций;

е) сокращенных минимумов вертикального эшелонирования;

ж) опасных грузов.

В Приложении 5 к настоящим Правилам приводится пример типовой формы эксплуатационной спецификации.

§ 2. Сертификат эксплуатанта (СЭ)

17. Сертификат эксплуатанта является документом установленной формы.

Сертификат эксплуатанта и прилагаемые к нему эксплуатационные спецификации не выдаются двум или более юридическим лицам и не подлежат передаче другому лицу.

Выполнение коммерческих воздушных перевозок юридическим лицом с недействительным/ приостановленным/ аннулированным или иным образом, завершившим срок действия сертификата эксплуатанта и/или эксплуатационных спецификаций воздушного судна сертификата эксплуатанта запрещается.

18. В дополнение к элементам, указанным в п. 3 Приложения 5, Эксплуатационные спецификации могут включать другие специальные утверждения, такие как:

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

б) специальные процедуры захода на посадку (например, заход на посадку по крутой глиссаде, заход на посадку с использованием системы

точного контроля на ВПП и системы посадки по приборам, заход на посадку с использованием системы точного контроля на ВП и средств путевого наведения типа курсового радиомаяка, заход на посадку на основе RNP и пр.);

в) пассажирские перевозки ночью на воздушном судне с одним двигателем или в приборных метеорологических условиях;

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

§ 3. Действия по утверждению

19. Термин "утверждение" свидетельствует о принятии более официальных действий со стороны государства в отношении сертификационной документации, чем термин "принятие". Руководитель Органа гражданской авиации или его заместитель выдают официальный письменный документ в отношении каждого предпринятого действия по "утверждению", включая сложные и существенные утверждения после проведения конкретного анализа и оценки в рамках утверждения материал техническими инспекторами в зависимости от их наделенных полномочий и согласования непосредственных руководителей технических инспекторов Органа гражданской авиации.

§ 4. Положения, требующие утверждения

19. Утверждение Органа гражданской авиации требуется в отношении всех перечисленных ниже действий по сертификации, которым не предшествует одна или несколько звездочек. Действия по сертификации, перечисленные ниже, которым предшествует одна или несколько звездочек, должны утверждаться Органом гражданской авиации или государством регистрации, в случае если Орган гражданской авиации не является государством регистрации, (одна звездочка, или "**") или государством разработчика (двойная звездочка, или "***"). Орган гражданской авиации предпринимает необходимые меры по обеспечению того, чтобы эксплуатанты, за которых оно несет ответственность, помимо собственных требований Органа гражданской авиации, соблюдали любые соответствующие утверждения, выданные государством регистрации и/или государством разработчика. К числу этих положений относятся:

Пункты, требующие специального утверждения, сюда не включены. Перечень этих положений приводится в п. 10

а) **перечень отклонений от конфигурации (CDL) (определения);

б) **типовой минимальный перечень оборудования (MMEL) (определения);

в) метод установления минимальных абсолютных высот полета (п.

61 главы 4 настоящих Правил);

г) метод определения эксплуатационных минимумов аэродрома (п. 64 главы 4 настоящих Правил);

д) дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом (п. 171 главы 4 настоящих Правил);

е) контроль утомления (§40 главы 4 настоящих Правил);

ж) документ, касающийся конфигурации, технического обслуживания и процедур (СМР) для производства полетов **EDTO самолетами с двумя газотурбинными двигателями (§37 главы 4 настоящих Правил);

з) минимальный перечень оборудования конкретных воздушных судов (MEL) (п. 204 главы 6 настоящих Правил);

и) производство полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (п. 333 главы 7 настоящих Правил);

к) производство полетов в воздушном пространстве с MNPS (п. 336 главы 7 настоящих Правил);

л) правила управления электронными навигационными данными (п. 349 главы 7 настоящих Правил);

м) *программы технического обслуживания конкретных воздушных судов (п. 359 главы 8 настоящих Правил);

н) *утвержденная организация по техническому обслуживанию (АПКР -8);

о) *методика обеспечения качества при техническом обслуживании (АПКР-8);

п) программы подготовки членов летного экипажа (п. 380 главы 9 настоящих Правил);

р) положения по обучению перевозке опасных грузов (п. 383 главы 9 настоящих Правил);

с) дополнительный запас безопасности для аэродромов (2 абзац п. 396 главы 9 настоящих Правил);

т) квалификация командира воздушного судна в части, касающейся районов полетов, маршрутов и аэродромов (п. 398 главы 9 настоящих Правил);

у) использование тренажерных устройств имитации условий полета (п. 481 и п. 401 главы 9 настоящих Правил);

ф) метод контроля и надзора за производством полетов (п. 42 главы 4 и п. 407 главы 10 настоящих Правил);

х) ****обязательные работы по техническому обслуживанию и их периодичность** (п. 416 главы 11 настоящих Правил);

ц) программы подготовки членов обслуживающего экипажа (§4 главы 12 настоящих Правил);

ч) программы подготовки в области авиационной безопасности (§4 главы 13 настоящих Правил).

§ 5. Положения, требующие проведения технической оценки

20. Положения настоящих Правил требуют, чтобы Орган гражданской авиации провел техническую оценку. Эти положения содержат такие фразы, как "приемлемый для Органа гражданской авиации", "достаточный для Органа гражданской авиации", "определенный Органом гражданской авиации", "рассматриваемый Органом гражданской авиации в качестве приемлемого" и "предписанный Органом гражданской авиации". Несмотря на то, что эти положения необязательно требуется утверждать Органом гражданской авиации, эти Положения требуют, чтобы Орган гражданской авиации по крайней мере обеспечил принятие рассматриваемого материала после проведения конкретного анализа или оценки. К числу этих положений относятся:

а) подробная информация о контрольных картах для конкретных воздушных судов (определения: руководство по летной эксплуатации воздушного судна и п. 206 главы 6 настоящих правил);

б) подробная информация о системах конкретных воздушных судов (п. 214 главы 6 настоящих правил);

в) обязательный материал для руководства по производству полетов (п. 53 главы 4 и Приложение 2 настоящих Правил);

г) системы контроля состояния двигателя;

д) оборудование для самолетов, эксплуатируемых одним пилотом по правилам полетов по приборам или ночью (§32 главы 6 настоящих Правил);

е) требования к утверждению полетов в воздушном пространстве с RVSM (п. 338 главы 7 настоящих Правил);

ж) контроль характеристик выдерживания высоты самолетов, утвержденных для производства полетов в воздушном пространстве с RVSM (п. 339 главы 7 настоящих Правил);

з) процедуры рассылки электронных навигационных данных и их ввода в бортовое оборудование (п. 350 главы 7 настоящих Правил);

и) ***обязанности эксплуатанта, связанные с техническим обслуживанием конкретных воздушных судов** (п. 351 главы 8 настоящих Правил);

к) ***метод технического обслуживания и свидетельство о допуске к эксплуатации** (п. 352 главы 8 настоящих Правил);

л) ***руководство по регулированию технического обслуживания** (п. 355 главы 8 настоящих Правил);

- м) *обязательный материал для руководства по регулированию технического обслуживания (п. 358 главы 8 настоящих Правил);
- н) *представление информации об опыте технического обслуживания (п. 365 главы 8 настоящих Правил);
- о) *принятие необходимых корректирующих действий, связанных с техническим обслуживанием (п. 366 главы 8 настоящих Правил);
- п) *требования к проведению модификации и ремонтов (п. 367 главы 8 настоящих Правил);
- р) *минимальный уровень квалификации персонала по техническому обслуживанию (АПКР -8);
- с) требования в отношении штурманов (п. 378 главы 9 настоящих Правил);
- т) средства обучения (п. 380 главы 9 настоящих Правил);
- у) квалификация инструкторов (п. 380 главы 9 настоящих Правил);
- ф) необходимость проведения повторной подготовки (п. 380 главы 9 настоящих Правил);
- х) использование заочных курсов и письменных экзаменов (п. 383 главы 9 настоящих Правил);
- ц) использование тренажерных устройств имитации условий полета (п. 385 главы 9 настоящих Правил);
- ш) учет уровня квалификации членов летного экипажа (п. 397 главы 9 настоящих Правил);
- щ) назначенный представитель Органа гражданской авиации (§11 главы 9 настоящих Правил);
- ы) требования к опыту, подготовке и длительности перерывов в работе применительно к полетам на самолетах с одним пилотом, выполняемым по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью (пп. 403 и 404 главы 9 настоящих Правил);
- э) *внесение изменений в летное руководство (§1 главы 11 настоящих Правил);
- ю) минимальное число членов обслуживающего персонала для каждого типа воздушного судна (§11 главы 12 настоящих Правил);
- я) требования к характеристикам системы измерения высоты для полетов в воздушном пространстве с RVSM (Приложение 3 настоящих Правил).

4. Действия по принятию

§ 1. Принятие

21. Фактический масштаб, проводимый Органом гражданской авиации технической оценки готовности эксплуатанта выполнять определенные виды полетов, должен носить более широкий характер, чем деятельность, определяемая Положениями, предусматривающими или подразумевающими утверждение. В ходе сертификации Орган гражданской

авиации гарантирует, что эксплуатант будет обеспечивать соответствие всем требованиям настоящих Правил до начала выполнения международных коммерческих перевозок.

22. Концепция "принятия" используется Органом гражданской авиации в качестве официального метода обеспечения гарантии в том, что все критические аспекты сертификации эксплуатанта рассмотрены Органом гражданской авиации до официальной выдачи СЭ. Используя такую концепцию, Орган гражданской авиации реализует свое право на рассмотрение техническими инспекторами затрагивающих безопасность полетов политики и процедур всех эксплуатантов. Фактическая подготовка документа, отражающего принятие (предполагая, что такой документ выдается), может быть поручена техническому инспектору, назначенному для проведения сертификации.

§ 2. Отчет об обеспечении соответствия

23. Орган гражданской авиации использует отчеты об обеспечении соответствия в качестве основы для документального оформления решения о принятии, которое они принимают в отношении конкретного эксплуатанта. В этом документе, представляемом эксплуатантом, содержится подробная информация (с конкретными ссылками на руководство по производству полетов или техническому обслуживанию) о том, каким образом он будет соблюдать все соответствующие правила государства. Отчет об обеспечении соответствия активно используется в ходе процесса сертификации и, при необходимости, уточняется с целью отразить изменения, которые Орган гражданской авиации требует внести в политику и процедуры эксплуатанта. Затем окончательный отчет об обеспечении соответствия включается в отчетную сертификационную документацию Органа гражданской авиации наряду с другой сертификационной документацией. Использование отчета об обеспечении соответствия является превосходным методом демонстрации того, что эксплуатант надлежащим образом сертифицирован в части, касающейся всех соответствующих нормативных требований.

§ 3. Руководства по производству полетов и техническому обслуживанию

24. Руководства по производству полетов и техническому обслуживанию и любые последующие поправки предоставляются Органу гражданской авиации. Орган гражданской авиации также определяет минимальное содержание этих руководств. Соответствующие разделы руководства эксплуатанта, подлежащие оценке, должны указываться в техническом инструктивном материале Органа гражданской авиации, например, руководство по политике в области производства полетов, руководство по летной эксплуатации, руководство по членам кабинного

экипажа, справочник по маршрутам и руководство по обучению. Орган гражданской авиации выпускает официальный документ, с информацией о принятии такого руководства и любых последующих поправок.

25. В рамках проводимой Органом гражданской авиации технической оценки помимо рассмотрения всех разделов обязательного содержания должен рассматриваться вопрос о том, обеспечивает ли реализация конкретной политики и процедур достижение желательного результата. Например, технические требования к рабочему плану полета должны предусматривать поэтапное выполнение указаний, необходимых для обеспечения соответствия требованиям § 14 главы 4 настоящих Правил, касающихся содержания и хранения этих планов.

26. В ходе сертификации технический инспектор (оценщик) Органа гражданской авиации может также запросить представить доказательства использования зарекомендовавшей себя отраслевой практики, в частности образец фактического заполненного рабочего плана полета, используемого летным экипажем и диспетчерами в качестве справочного материала. Этот элемент технической оценки выполняется инспекторами, имеющими опыт в проведении сертификации эксплуатантов. Основное соображение в отношении оценки зарекомендовавшей себя отраслевой практики в части, касающейся конкретных воздушных судов, конкретного оборудования или ограниченных видов применения, заключается в привлечении к выполнению этой задачи оценщиков, имеющих соответствующую квалификацию в области практики, подлежащей оценке.

5. Другие соображения, касающиеся утверждения или принятия

27. Орган гражданской авиации предусматривает утверждение или принятие определенных критических документов, отчетов или процедур. Орган гражданской авиации утверждает или принимает их в соответствии с положениями Руководства по выдаче сертификата эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики, утвержденного Органом гражданской авиации. Ниже приводится ряд примеров:

а) программа анализа полетных данных (п. 21 главы 3 настоящих Правил);

б) метод получения аэронавигационной информации (п. 34 главы 4 настоящих Правил);

в) приемлемость системы учета заправки топливом и маслом (§11 главы 4 настоящих Правил);

г) приемлемость системы учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха (§40 главы 4 настоящих Правил);

д) приемлемость журнала регистрации технического обслуживания воздушного судна (абзац 2,3,4 п. 87 главы 4 настоящих Правил);

е) приемлемость загрузочной ведомости (абзац 5, 6, 7 п. 87 главы 4 настоящих Правил);

- ж) приемлемость рабочего плана полетов (абзац 8 п. 87 главы 4 настоящих Правил);
- з) метод получения метеорологических данных (пп. 99 и 100 главы 4 настоящих Правил);
- и) метод обеспечения соответствия требованиям к размещению ручного багажа (§38 главы 4 настоящих Правил);
- к) эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик самолета (п. 187 главы 5 настоящих Правил);
- л) метод получения и применения данных о препятствиях в районе аэродрома (§4 главы 5 настоящих Правил);
- м) приемлемость средств информирования пассажиров (абзац г) п. 212 главы 6 настоящих Правил);
- н) содержание бортжурнала (п. 418 главы 11 настоящих Правил);
- о) содержание программы подготовки в области авиационной безопасности (§4 главы 13 настоящих Правил).

6. Проверка выполнения стандартов производства полетов

28. Согласно п.44 настоящих Правил срок действия СЭ зависит от соблюдения эксплуатантом первоначальных сертификационных стандартов (п.42 настоящих Правил) под контролем Органа гражданской авиации. Для осуществления такого надзора требуется создание системы постоянного надзора, гарантирующей выполнение обязательных стандартов производства полетов (п.48 настоящих Правил). Приемлемой основой для разработки такой системы является введение требования о проведении ежегодных или полугодовых инспекций, обследований и проверок для оценки необходимых действий по специальному утверждению, утверждению или принятию в рамках сертификации.

7. Изменение сертификатов эксплуатанта

29. Сертификация эксплуатанта является постоянным процессом. Со временем лишь немногих эксплуатантов будут удовлетворять первоначальные разрешения, предусмотренные выданными им СЭ. Расширяющиеся возможности рынка будут побуждать эксплуатанта менять модели воздушных судов и добиваться утверждения для работы на новых направлениях, требующих других дополнительных возможностей. Орган гражданской авиации требует проведения дополнительных технических оценок до выдачи официальных письменных документов, утверждающих внесение любых изменений в первоначальный СЭ, и других разрешений. По возможности для определения масштабов предстоящей государственной оценки до выдачи официального документа каждый запрос следует рассматривать на основе первоначально выданного разрешения.

Минимальный перечень оборудования (MEL)
(Дополнительный материал к пункту 204 §1 главы 6)

1. В том случае, если отступления от сертификационных требований не допускаются, воздушное судно не может выполнять полет до тех пор, пока все системы и оборудование не будут функционировать нормально. Опыт показал, что в течение короткого периода времени может допускаться наличие некоторых неисправностей, если остальные нормально функционирующие системы и оборудование позволяют безопасно продолжать полеты.

2. Орган гражданской авиации утверждает минимальный перечень оборудования (MEL), те системы и компоненты оборудования, которые могут не работать в определённых условиях полета, при этом имеется в виду, что полет не может выполняться при выходе из строя других систем и оборудования, кроме указанных в перечне.

3. Для каждого воздушного судна необходимо иметь утверждённый минимальный перечень оборудования, составленный на основе типового минимального перечня оборудования (MMEL) и/или Перечня допустимых отказов руководства по летной эксплуатации ВС, разработанного для типа воздушных судов организацией, ответственной за типовую конструкцию, совместно с государством проектировщика.

4. Орган гражданской авиации требует от эксплуатанта составления минимального перечня оборудования, позволяющего эксплуатировать воздушное судно при выходе из строя некоторых систем или оборудования при условии сохранения приемлемого уровня безопасности.

5. Наличие минимального перечня оборудования не означает, что воздушное судно может эксплуатироваться в течение неопределённого периода времени с неработающими системами или оборудованием. Основное назначение минимального перечня о оборудования заключается в том, чтобы разрешить безопасную эксплуатацию воздушного судна с неработающими системами или оборудованием в рамках контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования.

6. Эксплуатанты должны обеспечивать, чтобы ни один полет не начинался при выходе из строя многих указанных в минимальном перечне оборудования компонентов оборудования до тех пор, пока не будет установлено, что какая-либо взаимосвязь между неработающими системами или компонентами не приведёт к снижению уровня безопасности до недопустимого предела и/или чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж.

7. При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности должна также учитываться вероятность дополнительных

отказов при продолжении эксплуатации с неработающими системами или оборудованием. При составлении минимального перечня оборудования нельзя отступать от требований, предусмотренных в разделе летного руководства, касающихся ограничений, требований в отношении порядка действий в аварийной ситуации или других требований летной годности Органа гражданской авиации или государства регистрации, в случае если Орган гражданской авиации не является государством регистрации, если соответствующим полномочным органом по летной годности или летным руководством не предусматривается иное.

8. Системы или оборудование, признанные в качестве неработающих для данного полета, должны, при необходимости, снабжаться соответствующими пояснительными надписями, и все такие компоненты оборудования должны указываться в журнале технического состояния воздушного судна для информирования летного экипажа и персонала технического обслуживания о неработающей системе или оборудовании.

9. Для конкретной системы или компонента оборудования, принимаемых в качестве неработающих, может потребоваться установить порядок технического обслуживания до начала полета с целью отключения или изолирования данной системы или компонента оборудования. Может также потребоваться разработать соответствующий порядок действий летного экипажа.

10. Обязанности командира воздушного судна при приёме самолета для производства полета с отклонениями, предусмотренными минимальным перечнем оборудования, указаны в пункте 87 §14 главы 4 настоящих Правил.

Система документации по безопасности полетов
(Дополнительный материал к §3 главы 3)

1. Введение

1. Нижеследующий материал содержит инструктивные указания в отношении структуры и разработки системы документации эксплуатанта по безопасности полетов. Следует иметь в виду, что разработка системы документации по безопасности полетов представляет собой цельный процесс, и изменение каждого документа, входящего в систему, может затрагивать всю систему.

2. Кроме того, инструктивные указания по разработке эксплуатационной документации имеют тенденцию затрагивать только один аспект составления документов, например, определение формата и оформление документа. Инструктивные указания редко охватывают весь процесс разработки эксплуатационной документации. Важный аспект заключается в том, что эксплуатационные документы должны быть согласованы между собой и должны соответствовать нормативным положениям, требованиям изготовителей и принципам человеческого фактора. Необходимо также обеспечить согласованность всех разделов и последовательный характер их применения. Таким образом, делается акцент на комплексный подход, основанный на рассмотрении эксплуатационной документации как цельной системы.

3. Изложенные в настоящем Приложении инструктивные указания касаются основных аспектов процесса разработки системы документации эксплуатанта по безопасности полетов с соблюдением положений § 3 главы 3 настоящих Правил. Эти инструктивные указания основаны не только на теоретических исследованиях, но также на существующей передовой отраслевой практике с акцентом на важные аспекты эксплуатации.

2. Структура

4. Система документации по безопасности полетов должна быть построена согласно критериям, которые упрощают доступ к необходимой для полета и наземных операций информации, содержащейся в различных эксплуатационных документах, составляющих данную систему, и которые упрощают организацию распространения и пересмотра эксплуатационных документов.

5. Информация, содержащаяся в системе документации по безопасности полетов, должна быть сгруппирована с учетом ее важности и использования согласно следующему:

а) критическая по времени информация, например, информация, которая может поставить под угрозу безопасность операции, если не будет немедленно представлена;

б) чувствительная ко времени информация, например, информация, которая может неблагоприятно повлиять на уровень безопасности операции или задержать операцию, если не будет представлена через короткий период времени;

в) часто используемая информация;

г) справочная информация, например, информация, которая требуется для выполнения операции, но не имеет отношения к подпунктам б) или в) выше;

д) информация, которая может быть сгруппирована на основе этапа операции, на котором она используется.

6. Критическая по времени информация должна размещаться в начале документов и выделяться в системе документации по безопасности полетов.

7. Критическая по времени информация, чувствительная ко времени информация и часто используемая информация должна помещаться на карточках и в оперативных справочниках.

3. Апробация

8. Система документации по безопасности полетов должна перед введением апробироваться в реальных условиях. Апробация должна затрагивать критические аспекты использования информации, с тем чтобы проверить ее эффективность. В процессе апробации следует также оценить взаимодействие между всеми группами информации, которое может иметь место при выполнении операции.

4. Составление

9. Система документации по безопасности полетов должна предусматривать согласованное использование терминологии и стандартных терминов применительно к общим элементам и действиям.

10. Эксплуатационные документы должны включать перечень терминов, сокращений и их стандартных определений, обновляемый на регулярной основе для обеспечения доступа к самой последней терминологии. Все важные термины, сокращения и аббревиатуры, включённые в систему полетной документации, должны иметь определения.

11. Система документации по безопасности полетов должна обеспечивать стандартизацию всех типов документов, в том числе стиля изложения, терминологии, использования графиков и символов, а также форматов всех документов. Сюда также относится единообразное размещение конкретных видов информации, согласованное использование единиц измерения и кодов.

12. Система документации по безопасности полетов должна включать индексный указатель для быстрого нахождения информации, включенной в несколько эксплуатационных документов. Индексный указатель должен размещаться в начале каждого документа и включать не более чем три уровня индексации. Страницы, содержащие информацию, используемую в нештатных и аварийных ситуациях, должны быть снабжены закладками для прямого к ним доступа.

13. Система документации по безопасности полетов должна отвечать требованиям системы качества эксплуатанта, когда это применимо.

5. Внедрение

14. Эксплуатанты должны контролировать внедрение системы документации по безопасности полетов с целью обеспечения надлежащего использования документов в реальных условиях эксплуатации таким образом, как это важно для эксплуатации и целесообразно для эксплуатационного персонала. Такой контроль должен предусматривать надлежащую систему обратной связи для получения предложений эксплуатационного персонала.

6. Изменение

16. Эксплуатанты должны разработать систему сбора, рассмотрения, рассылки и контроля изменения информации с целью обработки информации и данных, получаемых из всех источников, имеющих отношение к типу осуществляемых операций, включая, в числе прочих, государство эксплуатанта, государство разработчика, государство регистрации, изготовителей и поставщиков оборудования. Изготовители представляют информацию по эксплуатации конкретных воздушных судов, которая непосредственно касается использования бортовых систем и процедур в условиях, которые могут не в полной мере отражать требования эксплуатантов. Эксплуатанты должны принять меры к тому, чтобы такая информация отвечала их конкретным потребностям и потребностям местных полномочных органов.

17. Эксплуатанты должны разработать систему сбора, рассмотрения и рассылки информации с целью обработки информации об изменениях, которые вводятся эксплуатантом, включая:

- а) изменения, связанные с установкой нового оборудования;
- б) изменения, обусловленные опытом эксплуатации;
- в) изменения в методах и процедурах эксплуатанта;
- г) изменения в сертификате эксплуатанта;
- д) изменения с целью обеспечения стандартизации в рамках всего парка.

Эксплуатанты должны принять меры к тому, чтобы принципы, методы и процедуры координации действий членов экипажа были конкретно увязаны с их работой.

18. Система документации по безопасности полетов должна пересматриваться:

- а) на регулярной основе (по крайней мере раз в год);
- б) после значительных событий (слияние или поглощение предприятий, резкое увеличение или сокращение объема деятельности и пр.);
- в) после технологических изменений (внедрение нового оборудования);
- г) после изменения правил, касающихся безопасности полетов.

Эксплуатанты ежегодно информируют Орган гражданской авиации о результатах пересмотра документации по безопасности полетов в соответствии с настоящим пунктом.

19. Эксплуатанты должны разработать методы передачи новой информации. Такие конкретные методы должны учитывать степень срочности передачи. Поскольку частые изменения понижают важность новых или измененных процедур, желательно сводить к минимуму изменения системы документации по безопасности полетов.

20. Новая информация должна рассматриваться и апробироваться с учетом ее влияния на всю систему документации по безопасности полетов.

21. Метод передачи новой информации должен дополняться системой отслеживания последней информации эксплуатационным персоналом. Такая система отслеживания должна предусматривать процедуру проверки наличия у эксплуатационного персонала самых последних изменений.

**Уровни аварийно-спасательного и противопожарного
обслуживания (RFFS)**

Дополнительный материал к п. 38 §1 главы 4

1. Цель и рамки применения

§ 1. Введение

1. Целью настоящего дополнения является предоставление инструктивного материала по оценке уровня обеспечиваемой RFFS защиты, который считают приемлемым эксплуатанты самолетов, использующие аэродромы в различных целях. Данный инструктивный материал не освобождает эксплуатанта от обязательства гарантировать предоставление приемлемого уровня защиты для предполагаемого к использованию самолета.

§ 2. Базовые концепции

2. Для целей планирования полетов эксплуатант самолета должен стремиться к тому, чтобы использовать аэродром, категория RFFS который согласно требованиям АПКР-14 соответствует категории RFFS для конкретного самолета или превышает ее. Однако некоторые используемые в настоящее время аэродромы не соответствуют отвечают этим требованиям. Кроме того, положения АПКР-14 определяют уровень RFFS на аэродроме, который должен обеспечиваться для самолетов, обычно использующих этот аэродром, таким образом, этот уровень обеспечиваемой RFFS защиты не учитывает самолеты, для которых аэродром выбирается в качестве запасного аэродрома.

3. Если на аэродроме имеет место временное снижение возможностей RFFS, то в п. 93 §13 главы 2 АПКР-14 содержится требование, гласящее: "Изменения в уровне защиты, обеспечиваемой на аэродроме в области спасания и борьбы с пожаром, сообщаются эксплуатантом аэродрома органу воздушного движения и службе аэронавигационной информации по Кыргызской Республике, с целью передачи вышеуказанными органами необходимых сведений прибывающим и убывающим воздушным судам. Когда подобное изменение в указанном уровне ликвидируется, вышеуказанные органы соответственно об этом информируются".

4. Для определения приемлемости уровня обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома эксплуатанту следует принимать во внимание:

а) в отношении аэродрома вылета или аэродрома назначения разницу между категорией RFFS для аэродрома и категорией RFFS для самолета и частоту полетов на этот аэродром;

б) в отношении запасного аэродрома разницу между категорией RFFS для аэродрома и категорией RFFS для самолета и вероятность того, что этот запасной аэродром будет использоваться.

5. Цель состоит в том, чтобы эксплуатант рассматривал предоставляемое RFFS как один из элементов процесса оценки риска, осуществляемого в рамках его системы управления безопасностью полетов, с тем чтобы можно было гарантировать максимальный общий уровень безопасности полетов. При оценке риска будут также учитываться следующие факторы: аэродромные службы и средства, их готовность, рельеф местности, погодные условия и т. д., – с целью гарантировать выбор наиболее подходящего аэродрома.

6. АПКР 19 содержит положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов. Дополнительный инструктивный материал приведен в Инструкции по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики о области системы управления безопасностью полетов, утвержденной Органом гражданской авиации.

7. Приводимый ниже инструктивный материал предназначен для оказания помощи эксплуатантам при проведении оценки, предусмотримой пунктом 38 §1 главы 4 настоящих Авиационных правил Кыргызской Республики "АПКР-6. Часть I. Коммерческий воздушный транспорт. Самолёты. Эксплуатация воздушных судов". Данный инструктивный материал не предназначен для того, чтобы ограничивать или регламентировать эксплуатацию аэродрома.

2. Глоссарий терминов

Временное снижение уровня. Сообщаемая, в том числе посредством NOTAM, категория RFFS, установленная в результате понижения уровня защиты, обеспечиваемого RFFS на аэродроме.

Категория RFFS для аэродрома. Категория RFFS для какого-либо конкретного аэродрома, опубликованная в соответствующем сборнике аэронавигационной информации (AIP).

Категория RFFS для самолетов. Категория, выведенная из приведенной в таблице 9-1 АПКР-14 для данного типа самолета.

3. Приемлемая категория RFFS для аэродрома

§ 1. Планирование

8. Опубликованная категория RFFS для каждого аэродрома, используемого для данного полета, должна быть не ниже категории RFFS для конкретного самолета. Если на одном или нескольких аэродромах, которые должны быть указаны в рабочем плане полета, не обеспечивается необходимая для самолета категория RFFS, то эксплуатант должен убедиться в том, что на конкретном аэродроме обеспечивается уровень категории RFFS, который считается приемлемым на основе оценки риска, проведенной в рамках системы управления безопасностью полетов (СУБП) эксплуатанта. При определении приемлемых уровней RFFS в таких ситуациях эксплуатант может использовать критерии, указанные в таблице F-1 и таблице F-2. Несмотря на эти критерии, эксплуатант может определить другие приемлемые уровни категории RFFS в соответствии с пп. 13-18 настоящего Приложения

9. Предполагаемые полеты на аэродромы с категорией RFFS ниже уровней, указанных в § 2 главы 9 АПКР-14 следует согласовывать между эксплуатантом самолета и эксплуатантом аэродрома.

10. В отношении аэродромов вылета и аэродромов назначения на этапе планирования приемлемые уровни обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома должны быть равны значениям, указанным в таблице F-1, или превышать их.

**Таблица F-1. Приемлемая категория аэродрома
применительно к аварийно-спасательной и противопожарной
службам
(аэродромы вылета и аэродромы назначения)**

Аэродромы (указываемые в рабочем плане полета) 1) <i>Если конкретный аэродром используется для нескольких целей, применяется наивысшая требуемая категория, соответствующая конкретной цели на момент предполагаемого использования</i>	Приемлемая категория RFFS для аэродрома (с учетом опубликованной категории RFFS для аэродрома, включая любые изменения согласно NOTAM)
Аэродром вылета и аэродром назначения	Категория RFFS для каждого аэродрома должна быть не ниже категории RFFS для самолетов. Когда эксплуатант провел надлежащую оценку риска

	на одну ступень ниже категории RFFS для самолетов или на две ступени ниже категории RFFS для самолетов в случае временного снижения уровня на период 72 ч или менее, но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и не ниже категории 1 для прочих самолетов
--	--

11. Для соблюдения эксплуатационных правил, применяемых для данного полета, эксплуатант выбирает запасной(ые) аэродром(ы) для использования в различных целях. На этапе планирования приемлемый уровень обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома, выбранного в качестве запасного, может быть равным указанным ниже значениям, указанным в таблице F-2, или превышать их.

12. Для полетов чисто грузовых воздушных судов может быть приемлемо и дальнейшее снижение категории при условии, что RFFS располагают необходимыми возможностями для сдерживания пожара вокруг кабины летного экипажа на время, достаточное для того, чтобы люди могли безопасно покинуть самолет.

§ 2 Отклонения

13. Несмотря на инструктивный материал, содержащийся в п. 8 настоящих Приложений, категория RFFS для аэродрома ниже уровней защиты, указанных в таблицах F-1 и F-2, может быть приемлема, если преобладают другие соображения, например, погодные условия, характеристики ВПП или расстояние до запасного аэродрома. Такое отклонение должно основываться на конкретной оценке риска, проводимой эксплуатантом в рамках своей системы управления безопасностью полетов.

Таблица F-2. Приемлемая категория аэродрома применительно к аварийно-спасательной и противопожарной службам (запасные аэродромы)

Аэродромы (указываемые в рабочем плане полета) Примечание. Если конкретный аэродром используется для нескольких	Приемлемый уровень обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома (с учетом опубликованной категории RFFS для аэродрома, включая любые изменения согласно NOTAM)
--	--

целей, применяется наивысшая требуемая категория, соответствующая конкретной цели на момент предполагаемого использования.	
Запасной аэродром при взлете и запасной аэродром пункта назначения	В том случае, если эксплуатантом выполнена приемлемая оценка риска: на две ступени ниже категории RFFS для самолетов, или на три ступени ниже категории RFFS для самолетов в случае временного снижения уровня на период 72 ч или менее, но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и не ниже категории 1 для прочих самолетов.
Запасные аэродромы на маршруте	• Если эксплуатант аэродрома уведомляется не менее чем за 30 мин до прибытия самолета, минимум категория 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и категория 1 RFFS для прочих самолетов; • если эксплуатант аэродрома может быть уведомлен менее чем за 30 мин до прибытия самолета: - на две ступени ниже категории RFFS для самолетов, или - на три ступени ниже категории RFFS для самолетов в случае временного снижения уровня на период 72 ч или менее, но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2700 кг и не ниже категории 1 для прочих самолетов.

14. Отклонения от категории RFFS для аэродрома могут, помимо прочего, касаться:

- а) нерегулярного полета; или
- б) временного снижения уровня защиты, превышающего 72 ч.

15. В соответствующих случаях отклонение может применяться для группы аэродромов, выбранных для той же цели для данного типа самолета.

16. Вышеуказанные отклонения могут основываться на дополнительных или прочих критериях, относящихся к данному типу полетов. 72-часовой порог для временного снижения уровня RFFS может не иметь значения для единичного полета на рассматриваемый аэродром или с рассматриваемого аэродрома, такого как нерегулярный полет, в то время как это будет вполне актуально для полетов, выполняемых на непрерывной и ежедневной основе. Отклонение может быть ограничено по времени. Отклонение также может быть модифицировано с учетом изменений в уровне защиты RFFS, обеспечиваемом на рассматриваемом(ых) аэродроме(ах). В соответствии с п. 38 главы 4 настоящих Правил, отклонения и период их действия должны быть включены в руководство по производству полетов.

17. В отношении отклонений от приемлемого RFFS на аэродромах вылета и аэродромах назначения конкретная оценка риска для безопасности полетов эксплуатанта самолета для аэродрома, который предполагается использовать в качестве аэродрома вылета или аэродрома назначения, может основываться на следующих элементах:

а) частота полетов, планируемая эксплуатантом самолета с учетом пониженного уровня обеспечиваемой RFFS защиты;

б) координация между эксплуатантом самолета и эксплуатантом аэродрома (например, сокращение времени разворачивания путем заблаговременного размещения существующих средств RFFS вдоль ВПП до предполагаемого взлета или посадки).

18. В отношении регулярных полетов указанная координация должна учитывать принципы АПКР-14, которые относятся к эксплуатанту аэродрома, а также возможности изменения категории, обеспечиваемого на аэродроме RFFS в рамках ежедневного или сезонного цикла.

19. В отношении отклонений от приемлемого RFFS для запасного аэродрома конкретная оценка риска для безопасности полетов эксплуатанта самолета для аэродрома, выбранного в качестве запасного аэродрома при взлете, запасного аэродрома пункта назначения или запасного аэродрома на маршруте, может основываться на следующих элементах:

а) вероятность эффективного использования рассматриваемого аэродрома;

б) частота выбора аэродрома для соответствующей цели использования.

§ 3. В полете

20. Содержащаяся в руководстве по производству полетов согласно 39 главы 4 настоящих Правил, информация о категории RFFS для аэродрома, приемлемого на этапе планирования (включая таблицы F-1, F-2 и отклонения там, где они используются согласно требованиям в п. 13, применима при повторном планировании в ходе полета

21. В полете командир воздушного судна может принять решение выполнить посадку на каком-либо аэродроме, независимо от категории RFFS, если в результате надлежащего учета всех преобладающих обстоятельств он делает вывод о том, что это менее безопасно, чем изменение маршрута полета.

Опасные грузы
(Дополнение к главе 14 настоящих Правил)

1. Цель и рамки применения

1. В настоящем Приложении содержится инструктивный материал, касающийся перевозки опасных грузов в качестве груза. В главу 14 настоящих Правил включаются требования к перевозке опасных грузов, применяющиеся ко всем эксплуатантам.

2. Эксплуатант должен соблюдать применимые положения, содержащиеся в Технических инструкциях, независимо от того:

а) полет полностью или частично осуществляется в пределах или полностью за пределами территории государства; или

б) имеется разрешение на перевозку опасных грузов в соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики 18 «Перевозка опасных грузов по воздуху» (далее – АПКР-18).

2. Термины

3. Там, где в настоящем дополнении используются нижеприведённые термины, они имеют следующее значение:

Агент по обработке грузов. Агент, выполняющее от имени эксплуатанта некоторые или все функции последнего, включая прием, погрузку, разгрузку, передачу или другую обработку пассажиров или грузов.

Внешняя упаковка. Упаковка, используемая одним грузоотправителем для размещения одной или нескольких упаковок и формирования единой единицы обработки для удобства перемещения, и хранения.

Грузовое воздушное судно. Любое воздушное судно, перевозящее товары или имущество, но не пассажиров. В данном контексте пассажирами не считаются следующие лица:

а) член экипажа;

б) Сотрудник эксплуатанта, которому разрешено и который перевозится в соответствии с инструкциями, содержащимися в Руководстве по эксплуатации;

в) Уполномоченный представитель органа власти; или

г) лицо, имеющее обязанности в отношении конкретного груза на борту.

Грузовой контейнер. Грузовой контейнер — это предмет транспортного оборудования для радиоактивных материалов, предназначенный для облегчения перевозки таких материалов в

упакованном или неупакованном виде одним или несколькими видами транспорта.

Инцидент с опасными грузами. Инцидент, связанное с перевозкой опасных грузов и не обязательно происходящее на борту воздушного судна, которое приводит к травме человека, повреждению имущества, пожару, поломке, разливу, утечке жидкости или радиации, или другим свидетельствам того, что целостность упаковки не была сохранена. Любое происшествие, связанное с перевозкой опасных грузов, которое создает серьезную угрозу для воздушного судна или его пассажиров, также считается инцидентом связанные с опасными грузами.

Контрольный лист приемки. Документ, используемый для помощи в проведении проверки внешнего вида упаковок опасных грузов и связанных с ними документов с целью определения того, что все соответствующие требования были выполнены.

Разрешение. Разрешение, выданное органом власти, на перевозку опасных грузов;

Опасные грузы. Изделия или вещества, которые способны создавать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые указаны в перечне опасных грузов в Технических инструкциях или классифицируются в соответствии с этими Инструкциями.

Происшествия, связанные с опасным грузом. Происшествие, связанное с перевозкой опасных грузов и повлекшее за собой смертельный исход или серьезные травмы человека или значительный материальный ущерб.

Транспортный документ на опасные грузы. Документ, предусмотренный Техническими инструкциями. Он заполняется лицом, предлагающим опасные грузы для воздушной перевозки, и содержит информацию об этих опасных грузах.

Технические инструкции. Действующее издание Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху, включая Дополнение и любое Добавление, утвержденное и опубликованное по решению Совета Международной организации гражданской авиации.

Освобождение. Только для целей соблюдения настоящего подраздела, разрешение, упомянутое в Технических инструкциях и выданное всеми заинтересованными органами, предоставляющее освобождение от требований Технических инструкций.

Упаковочный комплект. Полный продукт операции упаковки, состоящий из упаковки и ее содержимого, подготовленного к транспортировке.

Упаковка. Тара и любые другие компоненты или материалы, необходимые для того, чтобы тара выполняла свои функции по удержанию.

Серьезная травма. Травма, полученная человеком в результате несчастного случая, которая:

а) Требуется госпитализации на срок более 48 часов, начиная с семи дней с момента получения травмы; или

- б) Приводит к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или
- в) Вовлекает рваные раны, которые вызывают сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или
- г) Повреждение любого внутреннего органа; или
- д) Ожоги второй или третьей степени, или любые ожоги, затрагивающие более 5% поверхности тела; или
- е) Вовлекает проверенное воздействие инфекционных веществ или вредного излучения.

Средства пакетирования грузов. Любой тип авиационного контейнера, или авиационного поддона с сеткой над.

3. Разрешение на перевозку опасных грузов

4. Эксплуатант не перевозит опасные грузы, если на это нет разрешения, выданного Органом гражданской авиации.

5. До выдачи разрешения на перевозку опасных грузов эксплуатант должен убедиться, что была проведена надлежащая подготовка, что все соответствующие документы (например, по наземному обслуживанию, обслуживанию ВС, обучению) содержат информацию и инструкции по опасным грузам и что существуют процедуры, обеспечивающие безопасное обращение с опасными грузами на всех этапах перевозки.

6. Применимость.

Изделия и вещества, которые могут классифицироваться как опасные грузы, но на которые не распространяется действие Технических инструкций в соответствии с частями 1 и 8 этих Инструкций, исключаются из положений настоящего подраздела при условии, что:

а) если они помещены на борт с разрешения эксплуатанта для оказания во время полета медицинской помощи пациенту, то они:

1) перевозятся для использования в полете; являются частью постоянного оборудования самолета, предназначенного для специализированного медицинского применения; или перевозятся во время полета, выполняемого этим же самолетом, для доставки пациента либо после его транспортировки; и

2) при размещении на борту с разрешения эксплуатанта для оказания во время полета медицинской помощи пациенту следующие опасные грузы ограничиваются и должны храниться в том положении, в котором они используются, или надежно храниться, когда они не используются, и надлежащим образом закрепляться во время взлета и посадки и во все другие моменты, когда командир сочтет это необходимым в интересах безопасности:

(i) Газовые баллоны, которые должны быть изготовлены специально для содержания и транспортировки данного конкретного газа;

(ii) Психотропные вещества и другие медицинские предметы, которые должны находиться под контролем обученного персонала в течение всего времени, когда они используются в самолете;

(iii) оборудование, содержащее батареи с мокрыми элементами, которые должны храниться и, при необходимости, закрепляться в вертикальном положении для предотвращения вытекания электролита.

б) Они должны находиться на борту самолета по эксплуатационным причинам, хотя изделия и вещества, предназначенные для замены или снятые для замены, должны перевозиться на самолете, как указано в Технических инструкциях.

в) Они находятся в багаже:

1) перевозимом пассажирами или членами экипажа в соответствии с Технической инструкцией; или

2) который был отделен от своего владельца во время перевозки (например, потерянный багаж или неправильно оформленный багаж), но который перевозится эксплуатантом.

4. Опасные грузы на борту ВС согласно соответствующим правилам или по эксплуатационным причинам

7. Опасные грузы, которые должны находиться на борту ВС согласно соответствующим правилам Органа гражданской авиации или по эксплуатационным причинам, — это грузы, которые необходимы для:

- а) летной годности самолета;
- б) безопасной эксплуатации самолета; или
- в) здоровья пассажиров или экипажа.

8. К таким опасным грузам относятся, но не ограничиваются ими:

- а) Аккумуляторы;
- б) огнетушители;
- в) Аптечки первой помощи;
- г) инсектициды/освежители воздуха;
- д) Спасательные устройства; и
- е) переносные кислородные аппараты.

5. Опасные грузы, перевозимые пассажирами и членами экипажа

9. Технические инструкции исключают некоторые опасные грузы из требований, обычно применяемых к ним, которые перевозятся пассажирами или членами экипажа, при соблюдении определенных условий перевозки, эти требования повторяются ниже.

10. К опасным грузам, которые может перевозить каждый пассажир или член экипажа, относятся:

а) алкогольные напитки, содержащие более 24%, но не более 70% алкоголя по объему, не более 5 литров на человека;

б) Нерадиоактивные медицинские или туалетные принадлежности (включая аэрозоли, спреи для волос, духи, лекарства, содержащие спирт); и, только в зарегистрированном багаже, аэрозоли, которые являются невоспламеняющимися, нетоксичными и не представляют вспомогательного риска, если они предназначены для спортивного или домашнего использования;

в) безопасные спички или зажигалка для собственного использования и при ношении при себе;

г) небольшие баллоны с газом подкласса 2.2, используемые для работы механических конечностей, и запасные баллоны аналогичного размера, если это необходимо для обеспечения достаточного запаса на время путешествия;

д) стимуляторы сердечной мышцы (кардиостимуляторы) или другие устройства на радиоактивных изотопах, включая устройства с питанием от литиевых батарей, имплантированные в тело человека или установлены на внешней стороне;

е) небольшой медицинский или клинический термометр, содержащий ртуть, для собственного использования, если он находится в защитном футляре;

ж) сухой лед, используемый для сохранения скоропортящихся предметов, при условии, что количество сухого льда не превышает 2 кг, а упаковка позволяет выпускать газ;

з) если перевозка разрешена эксплуатантом, небольшие баллоны с газообразным кислородом или воздухом для медицинского использования;

и) если перевозка разрешена эксплуатантом, не более двух небольших баллонов или другого подходящего газа подкласса 2.2, вмонтированных в само надувающийся спасательный жилет, и не более двух запасных баллонов;

к) если перевозка разрешена эксплуатантом, инвалидные кресла или другие средства передвижения, работающие от аккумуляторов, с не растекающимися аккумуляторами, при условии, что это оборудование перевозится в качестве зарегистрированного багажа. Аккумулятор должен быть надежно прикреплен к оборудованию, отсоединен, а клеммы изолированы для предотвращения случайного короткого замыкания;

л) если перевозка разрешена эксплуатантом, инвалидные коляски или другие приспособления для передвижения, работающие от аккумуляторов, с разливными аккумуляторами, при условии, что оборудование перевозится как зарегистрированный багаж. Если оборудование можно загружать, укладывать, закреплять и выгружать всегда в вертикальном положении, аккумулятор должен быть надежно прикреплен к оборудованию, отсоединен, а клеммы изолированы для предотвращения случайного короткого замыкания. Если оборудование невозможно держать в вертикальном положении, батарею следует снять и перевозить в прочной, жесткой упаковке, которая должна быть герметичной и не пропускать жидкость из батареи. Батарея в упаковке должна быть защищена от

случайного короткого замыкания, держаться вертикально и быть окружена абсорбирующим материалом в количестве, достаточном для поглощения всего объема жидкости. Упаковка должна быть защищена от падения путем закрепления в грузовом отсеке самолета. Командир должен быть проинформирован о местонахождении инвалидного кресла или приспособления для передвижения с установленной батареей или упакованной батареей;

м) если перевозка разрешена эксплуатантом, патроны для оружия (только UN0012 и UN0014) подкласса 1.4S при условии, что они предназначены для собственного использования, надежно упакованы и находятся в количестве, не превышающем 5 кг брутто, и сдаются в зарегистрированный багаж. Патроны с взрывчатыми или зажигательными снарядами не допускаются. Не допускается объединение в одну или несколько упаковок разрешений для более чем одного человека;

н) когда перевозка разрешена эксплуатантом, ртутный барометр или ртутный термометр в ручной клади (салоне ВС), если он находится во владении представителя государственного метеорологического бюро или аналогичного официального учреждения. Командир должен быть проинформирован о необходимости перевозки такого барометра или термометра;

о) Батареи запасные, включая литиевые батареи, не проливающиеся батареи, никель-металгидридные батареи и сухие батареи для портативных электронных устройств, разрешенных для перевозки только в ручной клади. Изделия, называемые внешними аккумуляторами, рассматриваются как запасные батареи. Данные батареи должны быть защищены отдельно таким образом, чтобы исключалась возможность короткого замыкания. Литий-металлические батареи: содержание металла лития не должно превышать 2 г. Литий-ионные батареи: удельная мощность в ватт-часах не должна превышать 100 Вт/ч.

11. Ограничения на перевозку опасных грузов

а) Эксплуатант должен обеспечить, чтобы изделия и вещества (или другие грузы, объявленные опасными грузами), которые конкретно указаны по наименованию или в общем виде описаны в Технических инструкциях как запрещенные к перевозке при любых обстоятельствах, не перевозились на борту ВС;

б) Эксплуатант не должен перевозить изделия и вещества или другие грузы, объявленные опасными грузами, которые определены в Технических инструкциях как запрещенные для перевозки при обычных обстоятельствах, если не выполнены следующие требования этих Инструкций:

1) необходимые исключения были предоставлены всеми заинтересованными государствами в соответствии с требованиями Технических инструкций; или

2) одобрение было предоставлено всеми заинтересованными государствами в тех случаях, когда в Технической инструкции указано, что требуется только такое одобрение.

6. Государства, имеющие отношение к исключениям

12. Технические инструкции предусматривают, что в определенных обстоятельствах опасные грузы, которые обычно запрещены к перевозке, могут перевозиться. Эти обстоятельства включают случаи крайней срочности или, когда другие виды транспорта не подходят или, когда полное соблюдение предписанных требований противоречит общественным интересам. В этих обстоятельствах все заинтересованные государства могут сделать исключения из положений Технических инструкций при условии, что будут предприняты все усилия для достижения общего уровня безопасности, эквивалентного тому, который предусмотрен Техническими инструкциями.

7. Информация в случае аварийной ситуации в полете

13. Для оказания помощи наземным службам в подготовке к посадке ВС в аварийной ситуации необходимо, чтобы эксплуатант предоставил соответствующему подразделению обслуживания воздушного движения адекватную и точную информацию о любых опасных грузах, перевозимых на борту в качестве груза. По возможности эта информация должна включать надлежащее отгрузочное наименование и/или номер UN/ID, класс/подразделение, а для класса 1 - группу совместимости, любые выявленные дополнительные риски, количество и местонахождение на борту ВС.

14. Если невозможно включить всю информацию, следует указать номера UN/ID или классы/разделы и количество или краткое описание количества и класса/раздела в каждом грузовом отсеке. В качестве альтернативы можно указать номер телефона, по которому можно получить копию письменной информации для командира во время полета.

15. Допускается, что из-за характера аварийной ситуации в полете ситуация может не позволить командиру сообщить соответствующему подразделению обслуживания воздушного движения об опасных грузах, перевозимых в качестве груза на борту воздушного судна.

8. Орган гражданской авиации

16. При соответствии требованиям АПКР-18 и настоящих Правил Орган гражданской авиации указывает в эксплуатационных спецификациях ВС к сертификату эксплуатанта выдачу специального утверждения для перевозки опасных грузов в качестве груза. В спецификации следует включать любые ограничения.

17. Специальное утверждение может быть предоставлено для перевозки только конкретных типов опасных грузов (например, сухой лед, биологические вещества категории В и опасные грузы в освобожденных количествах) или СОМАТ.

18. Дополнение к Техническим инструкциям содержит инструктивный материал, касающийся обязанностей государств по отношению к эксплуатантам. В него включена дополнительная информация к части 7 Технических инструкций относительно хранения и погрузки, предоставления информации, проверок, обеспечения соблюдения требований и информации из настоящих Правил, касающаяся обязанностей в отношении опасных грузов.

19. Перевозка опасных грузов не в качестве груза (например, медицинские рейсы, поисково-спасательные операции) рассматривается в главе 1 части 1 Технических инструкций. Исключения, касающиеся перевозки опасных грузов, представляющих собой оборудование или предназначенных для использования на борту воздушного судна в ходе полета, указаны в п. 2.2.1 части 1 Технических инструкций.

9. Эксплуатант

20. Эксплуатант независимо от того, что имеет, Разрешения на перевозку опасных грузов разрабатывает и обновляет программы первоначальной и периодической подготовки по опасным грузам в соответствии с требованиями Органа гражданской авиации.

21. Программы подготовки по опасным грузам предусматриваются для всех эксплуатантов, независимо от наличия у них Разрешения на перевозку опасных грузов.

22. Программы подготовки по опасным грузам, предусмотренные для организаций, учрежденных в Кыргызской Республике и не являющимися Эксплуатантами (т. е. организации, осуществляющие прием, погрузку, разгрузку опасного груза, оформление пассажиров, досмотр пассажиров, членов экипажа и их багажа), следует также утверждать в порядке, определенном Органа гражданской авиации.

23. Сотрудникам службы безопасности необходимо проходить подготовку независимо от того перевозит ли эксплуатант, который должен осуществлять перевозку пассажиров или грузов, опасные грузы в качестве авиагруза.

24. После прохождения подготовки должен быть проведен тест и оценка эффективности подготовки, на предмет проверки понимания пройденного материала. Необходимо подтверждение успешного прохождения теста и оценки эффективности подготовки.

25. Сведения о подготовке должны постоянно обновляться и включать в себя:

- а) фамилию сотрудника;
- б) месяц завершения последнего курса подготовки и оценки;

в) описание учебных материалов, используемых для проведения обучения, их копию или ссылку на них;

г) название и адрес организации, проводящей подготовку персонала,

д) доказательство успешной сдачи зачета и оценка эффективности подготовки.

26. Сведения о подготовке и оценке персонала должны сохраняться как минимум в течение 36 месяцев начиная с месяца завершения прохождения последней подготовки, и предоставлять их по запросу Органа гражданской авиации.

Положение о нормах рабочего времени и времени отдыха членов экипажа воздушных судов гражданской авиации Кыргызской Республики

I. Общие положения

1. Настоящее Положение устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажа воздушных судов, имеющих действующие сертификаты (свидетельства), предоставляющие право выполнения работы на борту воздушного судна в составе экипажа, включая курсантов летных учебных заведений и стажеров (далее – члены экипажа).

2. Нормы настоящего Положения являются обязательными при разработке Руководства по производству полетов эксплуатантов (далее – РПП) и при составлении графиков работы членов экипажа и расписаний движения воздушных судов эксплуатантов.

Эксплуатант разрабатывает положения, регламентирующие режимы работы и отдыха членов экипажа в соответствии с нормами настоящего Положения, и включает в РПП положения о режимах работы и отдыха членов экипажа с учетом мнения выборного органа профсоюзной организации или иных представительных органов по защите прав и интересов членов лётного и кабинного экипажа.

3. Член летного экипажа должен отказаться от дальнейшего выполнения трудовых обязанностей, когда он настолько утомлен, что это может неблагоприятно повлиять на безопасность полета, в порядке, установленном в РПП.

§1. Определения

4. В целях настоящего Положения применяются следующие определения:

Акклиматизированный – состояние, при котором циркадный биоритм члена экипажа синхронизирован с зоной часового пояса, в которой находится член экипажа. Член экипажа считается акклиматизированным к зоне часового пояса, находящейся в пределах 2 часов по отношению к местному времени в точке вылета. Если часовое расхождение между местным временем в месте начала выполнения служебного задания и местным временем в месте начала следующего задания составляет более двух часов, член экипажа считается акклиматизированным в соответствии со значениями, указанными в таблице 1, для расчета максимального суточного периода полета.

Таблица 1

Часовое расхождение (h) между временем отсчета и местным временем в месте, где он приступает к своей следующей служебной задаче	Время, прошедшее после прибытия, к времени отсчета				
	< 48	48 – 71:59	72 – 95:59	96 – 119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

«B» означает акклиматизированный к местному времени часового пояса вылета;

«D» означает акклиматизированный к местному времени места, в котором член экипажа приступает к своей следующей служебной задаче; и

«X» означает, что член экипажа находится в неизвестном состоянии акклиматизации;

Контрольное время — означает местное время в пункте, где находится член экипажа, расположенном в часовом поясе с разницей по времени не более 2-х часов от времени, к которому акклиматизирован член экипажа;

Размещение — означает, для целей дежурства и разделённого дежурства, тихое и комфортное место, не открытое для публики, с возможностью регулировки освещения и температуры, оборудованное достаточной мебелью, обеспечивающей члену экипажа возможность для сна, с достаточной вместимостью для размещения всех членов экипажа, находящихся одновременно, и с доступом к пище и напиткам;

Адекватное место размещения — в смысле запасного периода, раздробленного службы и времени отдыха, индивидуальное помещение для каждого члена экипажа, находящееся в спокойной среде, оснащенное кроватью, достаточной вентиляцией, в котором предусмотрено средство регулирования температуры и интенсивности освещения, и с доступом к продукту питания и жидкостям;

Увеличенный летный экипаж — летный экипаж, состоящий из большего количества членов, чем минимально необходимо для эксплуатации воздушного судна, который позволяет каждому члену летного экипажа уходить из назначенного ему места и замещаться другим членом летного экипажа, квалифицированным соответствующим образом, в целях проведения периода отдыха во время полета;

Перерыв – промежуток во время летного дежурства, меньше периода отдыха, который считается служебным заданием и во время которого член экипажа освобождается от всех задач;

Отложенное время явки – отсрочка эксплуатантом запланированного периода летного дежурства (FDP) до того, как член экипажа покинет место отдыха;

Нерегулярное расписание – график работы члена экипажа, нарушающий его режим сна во время оптимального времени для сна, путем включения FDP или сочетания FDP, который накладывается, начинается или завершается в любой момент дня или ночи в месте, где акклиматизирован член экипажа; рабочий график может носить нерегулярный характер, если он начинается рано, завершается поздно или проходит в ночное время:

(a) нерегулярное расписание «утреннего типа»:

(i) если «начинается рано» – период дежурства, который начинается в промежутке от 05:00 до 05:59 часов, в зоне часового пояса, к которому член экипажа акклиматизирован; и

(ii) если «завершается поздно» – период дежурства, который начинается в промежутке от 23:00 до 01:59 часов, в зоне часового пояса, к которому член экипажа акклиматизирован;

(b) нерегулярное расписание «продленного типа»:

(i) если «начинается рано» – период дежурства, который начинается в промежутке от 05:00 до 06:59 часов, в зоне часового пояса, к которому член экипажа акклиматизирован; и

(ii) «завершается поздно» – период дежурства, который начинается в промежутке от 00:00 до 01:59 часов, в зоне часового пояса, к которому член экипажа акклиматизирован.

Ночное дежурство – период дежурства, нарушающий любой промежуток от 02:00 до 04:59 часов, в зоне часового пояса, к которому член экипажа акклиматизирован.

Дежурство – любая задача, выполняемая членом экипажа для эксплуатанта, включая полетное дежурство, административную работу, обучение и проверку, позиционирование, а также элементы дежурства в режиме ожидания.

Служебное полетное время – период времени, который начинается с того момента, когда эксплуатант просит члена экипажа прибыть для начала выполнения служебной задачи, которая включает участок или ряд участков, и завершается в момент остановки движения воздушного судна и выключения двигателей, в конце последнего участка, по которому он выполняет роль члена экипажа, находящегося на дежурстве.

Полетное время – для самолетов, промежуток времени с момента начала движения воздушного судна с места стоянки в целях взлета до момента его остановки в назначенном месте стоянки, со всеми выключенными двигателями и винтами.

База – место, выделенное эксплуатантом члену экипажа, где член экипажа обычно начинает и завершает свой период дежурства или ряд периодов дежурства, и где в обычных условиях эксплуатант не несет ответственности за обеспечение размещения членов данного экипажа.

Местные сутки – 24-часовой период времени, который начинается в 00:00 часов по местному времени.

Местная ночь – 8-часовой период времени от 22:00 до 08:00 часов по местному времени.

Дежурный член экипажа – член экипажа, выполняющий свои задачи на воздушном судне во время одного участка.

Позиционирование – передвижение неработающего члена экипажа по поручению эксплуатанта из одного места в другое, за исключением:

- времени поездки от личного места отдыха до назначенного места явки и обратно;
- времени местного трансфера от места отдыха до начала дежурства и обратно.

Место отдыха на борту – койка или сиденье с поддержкой для ног и ступней, пригодное для сна на борту ВС. Подходящая мебель для размещения должна включать кресло с углом наклона не менее 45° от вертикали, шириной не менее 50 см и с поддержкой для ног и ступней.

Резерв – период времени, в течение которого член экипажа должен быть доступен для назначения на FDP, позиционирование или другие задачи, с уведомлением не менее чем за 10 часов.

Период отдыха – непрерывный и определенный период времени, после и/или до периода дежурства, в течение которого член экипажа освобождается от любой служебной и запасной задачи.

Ротация – период дежурства или ряд периодов дежурства, которые включают как минимум один период летного дежурства и периоды отдыха за пределами базы, который начинается на базе и завершается при возвращении на базу для периода отдыха, когда эксплуатант больше не несет ответственности за размещение члена экипажа.

Один выходной день – время, свободное от всех обязанностей и дежурств в течение одного дня и двух местных ночей, заранее уведомленное. Период отдыха может включаться в такой день.

Сектор – отрезок FDP от первого движения воздушного судна в целях взлета и до остановки его движения после посадки в отведенном месте стоянки.

Ожидание – заранее определенный период времени, в течение которого член экипажа обязан быть доступным для назначения на полет, позиционирование или другое дежурство без промежуточного отдыха.

Ожидание в аэропорту – ожидание, происходящее непосредственно в аэропорту.

Иное ожидание – ожидание, происходящее дома или в подходящем месте размещения.

Окно циркадной активности (WOCL) – период времени от 02:00 до 05:59 часов, в зоне часового пояса, к которому член экипажа акклиматизирован.

§2. Обязанности эксплуатанта

5. Эксплуатант:

а) публикует рабочие графики достаточно заблаговременно, чтобы предоставить возможность членам экипажа планировать свой соответствующий отдых;

б) обеспечивает планирование периодов летного дежурства (FDP) таким образом, чтобы дать возможность членам экипажа оставаться достаточно отдохнувшими, чтобы они могли работать на удовлетворительном уровне безопасности при любых обстоятельствах;

в) указывает часы явки для начала дежурства, предусматривающие достаточно времени для наземных задач;

г) принимает во внимание соотношение между периодичностью и моделью периодов летного дежурства и периодов отдыха, а также накопительные последствия длительных периодов дежурства, сочетающихся с минимальными периодами отдыха;

д) предоставляет модели рабочих графиков, которые должны исключать практику, которая вызывает серьезное нарушение установленного режима сна/дежурства, такую как чередование дежурства в дневное время/дежурства в ночное время;

е) обеспечивает достаточно длительные периоды отдыха, позволяющие членам экипажа преодолевать последствия предыдущих служебных задач и быть отдохнувшими в начале следующего периода летного дежурства;

ж) планирует повторяющиеся длительные периоды восстановления и отдыха, и уведомляет членов экипажа достаточно заблаговременно;

з) планирует летные задачи так, чтобы они завершались в допустимый период летного дежурства, с учетом времени, необходимого для предполетных задач, участка и времени промежуточной посадки;

и) изменяет график и/или состав экипажа, если фактическая перевозка превышает максимальный период летного дежурства в случае более 33% летных задач в составе этого графика в течение запланированного сезонного периода.

§3. Схемы определения полетного времени

6. Эксплуатанты разрабатывают, внедряют и поддерживают схемы определения полетного времени, которые соответствуют типу выполняемых операций и требованиям Авиационных правил Кыргызской Республики, настоящего Положения и других применимых требований.

7. Перед применением схемы определения полетного времени, включая любую связанную с ней Систему управления усталостью (FRM), при необходимости, подлежат утверждению Органом гражданской авиации.

8. Для демонстрации соответствия Авиационным правилам Кыргызской Республики и настоящему Положению эксплуатант должен применять соответствующие спецификации сертификации, утвержденные Органом гражданской авиации. В качестве альтернативы, если эксплуатант намерен отклониться от этих требований, он обязан представить Органу гражданской авиации полное описание предполагаемого отклонения до его внедрения. Это описание должно включать любые изменения в руководствах или процедурах, а также оценку, подтверждающую, что требования настоящего Положения соблюдены.

9. В течение двух лет после ввода в действие отклонения или отступления, эксплуатант собирает данные о разрешенном отклонении или отступлении, и анализирует эти данные, применяя научные принципы оценки последствий отклонения или отступления для усталости летного персонала. Такой анализ представляется в виде отчета, адресованного Органу гражданской авиации.

II. Базовый аэродром

10. Эксплуатант обозначает базовый аэродром для каждого члена экипажа.

III. Служебное полетное время (FDP – Flight Duty Period)

11. Эксплуатант должен:

а) определять индивидуальные сроки отчётности;

б) установить процедуры, определяющие, каким образом командир воздушного судна (КВС) в случае исключительных обстоятельств, которые могут привести к сильной усталости, должен по согласованию с экипажем сократить фактическое полетное дежурство и/или продлить период отдыха с целью устранения любого вредного влияния на безопасность полета.

12. Максимальное основное суточное FDP. Максимальное основное суточное FDP без продления для акклиматизированных членов экипажа устанавливается в соответствии с Таблицей 2:

Таблица 2

Максимальное основное суточное FDP - Акклиматизированные члены экипажа

Начало рабочег о полетно	1-2 секто ра	3 секто ра	4 секто ра	5 сектор ов	6 сектор ов	7 сектор ов	8 сектор ов	9 сектор ов	10 сектор ов
-----------------------------------	--------------------	------------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	--------------------

го времени									
06 ⁰⁰ - 13 ²⁹	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00
13 ³⁰ - 13 ⁵⁹	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00
14 ⁰⁰ - 14 ²⁹	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00
14 ³⁰ - 14 ⁵⁹	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00	9:00
15 ⁰⁰ - 15 ²⁹	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00	9:00
15 ³⁰ - 15 ⁵⁹	11:45	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00	9:00	9:00
16 ⁰⁰ - 16 ²⁹	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00	9:00	9:00
16 ³⁰ - 16 ⁵⁹	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00	9:00	9:00	9:00
17 ⁰⁰ - 04 ⁵⁹	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00	9:00	9:00	9:00
05 ⁰⁰ - 05 ¹⁴	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00	9:00
05 ¹⁵ - 05 ²⁹	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00	9:00
05 ³⁰ - 05 ⁴⁴	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00
05 ⁴⁵ - 05 ⁵⁹	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	9:45	9:15	9:00

13. Максимальное суточное FDP, когда члены экипажа не акклиматизированы должен соответствовать следующей таблице 3:

Таблица 3

Члены экипажа не акклиматизированы

Максимальный суточный FDP по секторам						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	9:30	9:00	9:00	9:00

14. Максимальное суточное FDP, когда члены экипажа не акклиматизированы и Эксплуатант внедрил FRM, должен соответствовать следующей таблице 4:

Таблица 4

Члены экипажа не акклиматизированы в рамках FRM

Максимальный суточный FDP по секторам						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	9:30	9:00

15. Значения в Таблице 4 могут применяться при условии, что FRMS эксплуатанта будет непрерывно контролируется и что требуемые показатели безопасности будут поддерживаются эксплуатантом воздушного транспорта.

16. FDP с различным временем отчетности для летного и кабинного экипажа. Каждый раз, когда кабинному экипажу требуется больше времени, чем летному экипажу для предполетного брифинга для сектора или серию секторов, FDP кабинного экипажа может быть увеличен с разницей в отчетном времени между кабинным экипажем и летным экипажем. Разница не должна превышать 1 час. Максимальное суточное FDP для кабинного экипажа должен основываться на FDP летного экипажа, но он должен начинаться в пределах отчетного времени кабинного экипажа.

17. Максимальный суточный FDP для акклиматизированных членов экипажа с использованием увеличения рабочего времени без отдыха в полете. Максимальный суточный FDP может быть увеличен до 1 часа не более чем два раза в любых семи последовательных дней. В таком случае:

а) минимальные предполетный и послеполетный периоды отдыха должны быть увеличены на 2 часа; или

б) период послеполетного отдыха должен быть увеличен на 4 часа.

18. Когда увеличение рабочего времени используются для последовательных FDP, дополнительные предполетный и послеполетный отдых между двумя увеличенными FDP, требуемыми согласно пункту 17, предоставляются последовательно.

19. Использование продления рабочего времени должно быть запланировано заранее и должно быть ограничено максимальным из:

а) 5 секторов, когда продленное рабочее время не попадает в период WOCL (window of circadian low – период замедления суточного биологического ритма); или

б) 4 сектора, когда продленное рабочее время попадает в период WOCL на 2 часа или менее; или

в) 2 сектора, когда продленное рабочее время попадает в период WOCL более чем на 2 часа.

20. Увеличение максимального основного суточного FDP без отдыха в полете не должно объединяться с увеличением рабочего времени из-за отдыха в полете или разрыва рабочего времени при выполнении рейса.

21. В схемах определения времени полета указываются пределы для увеличения максимального основного суточного FDP в соответствии с сертификационными спецификациями, применимыми к типам полетов, принимая во внимание:

а) число секторов; а также

б) попадание в период WOCL.

22. Максимальное суточное увеличение FDP с отдыхом в полете. При определении времени полета указываются условия для увеличения максимального основного суточного FDP с отдыхом в полете в

соответствии с сертификационными спецификациями, применимыми к типам полетов, принимая во внимание:

- а) число секторов;
- б) минимум время отдыха в полете для каждого члена экипажа;
- в) обустройство отдыха в полете; а также
- г) усиленный летный экипаж.

23. Непредвиденные обстоятельства при выполнении полетов — усмотрение командира. Условия для изменения ограничений на продолжительность полетного задания, дежурства и отдыха по усмотрению командира в случае непредвиденных обстоятельств при выполнении полетов, возникших после времени явки или в момент явки, должны соответствовать следующим требованиям:

а) максимальная суточная продолжительность полетного задания может быть увеличена не более чем на 2 часа, если состав экипажа усилен, при этом максимальная продолжительность полетного дежурства может быть увеличена не более чем на 3 часа;

б) если на последнем секторе в рамках полетного задания допустимое увеличение превышено из-за непредвиденных обстоятельств после взлета, полет может быть продолжен до запланированного пункта назначения или запасного аэродрома;

в) период отдыха после полетного задания может быть сокращен, но не может составлять менее 10 часов.

24. В случае непредвиденных обстоятельств, которые могут привести к сильной усталости, КВС должен сократить служебное полетное время и/или увеличить период отдыха, чтобы устранить последствия, влияющие на безопасность полетов.

25. КВС должен проконсультироваться со всеми членами экипажа, прежде чем принять решение об увеличении FDP.

26. КВС должен представить отчет эксплуатанту об увеличении FDP или уменьшении времени отдыха по его решению.

27. Если увеличение FDP или сокращение периода отдыха превышает 1 час, копия отчета, к которому эксплуатант должен добавить свои комментарии, должен быть отправлен в Орган гражданской авиации не позднее чем через 28 дней после события.

28. Эксплуатант должен внедрить в компании не карательный подход к принятию решения КВС об увеличении FDP или уменьшения времени отдыха, и должен описать его в РПП.

29. Непредвиденные обстоятельства в полете — задержки в выполнении полетов. Эксплуатант должен установить процедуры в РПП о выполнении полетов при задержке рейсов в случаях непредвиденных обстоятельств, в соответствии с применимыми эксплуатационными спецификациями к типам полетов.

IV. Время явки

30. Эксплуатант должен указывать время начала и окончания служебного полетного времени с учетом типа полетов, типа и размера воздушного судна и условий в аэропорту для отправки отчетности.

31. Превышение нормирования рабочего времени является событием, подлежащим расследованию.

V. Контрольное время FDP

32. Время начала FDP, указанные в Таблицах 2,3 и 4 указывается как "контрольное время". Если местное время пункта отправления находится в пределах двухчасовых поясов от своего местного времени, то считается, что член экипажа акклиматизирован. При предоставлении автотранспорта эксплуатантом члену экипажа для доставки в аэропорт служебное полетное время начинается со времени прибытия в аэропорт.

VI. Непредвиденные обстоятельства в полете – решение KBC

33. В целях распределения ответственности между руководством компании, лётным и кабинным экипажем в случае непредвиденных обстоятельств, эксплуатант в качестве общих инструкций разрабатывает процедуры для принятия решения командиров воздушного судна, которые закрепляются в РПП.

34. Примеры компетентно принятых решений KBC регулярно анализироваться, но решения, принятые в базовых аэропортах при наличии резервных экипажей, в расчет не принимаются.

35. Политика эксплуатанта в отношении решений KBC должна содержать цели в области безопасности, особенно при увеличении FDP или сокращении отдыха, и учитывать такие дополнительные факторы, которые могут снизить работоспособность членов экипажа, например:

- а) попадание в период WOCL;
- б) погодные условия;
- в) сложности в выполнении полета и/или места расположения аэропорта;
- г) неисправности или технические характеристики самолета;
- д) учебные полеты или проверочные полеты;
- е) увеличение числа секторов;
- ж) выполнение полетов в разное время суток; а также
- з) индивидуальные условия для членов экипажа (время пробуждения, факторы сна, рабочая нагрузка и т. д.).

VII. Решение KBC

36. Максимальное основное суточное FDP, определённое с учетом положений пункта 6, используется для расчета пределов усмотрения KBC,

если оно применяется к FDP, который уже был продлён в соответствии с положением пункта 17 настоящего Приложения.

VIII. Время полета и суммарное рабочее время

37. Общее рабочее время члена экипажа, не должны превышать:

а) 60 часов работы в течение последовательных 7 дней подряд;

б) 110 часов работы в течение последовательных 14 дней подряд; а также

в) 190 часов работы в течение последовательных 28 дней, распространяемых как можно более равномерно этот период.

38. Общее полетное время члена экипажа не должно превышать:

а) 100 часов полетного времени в течение любых последовательных 28 дней подряд;

б) 900 часов полета в любой календарный год; а также

в) 1000 часов времени полета в течение любых последовательных 12 календарных месяцев.

39. Послеполетный разбор считается рабочим временем. Эксплуатант должен указать в своем РПП минимальный период времени для послеполетных процедур.

IX. Послеполетные обязанности

40. Эксплуатант должен указать продолжительность послеполетных процедур с учетом типа полетов, типа и размера ВС и места расположения аэропорта.

X. Позиционирование

41. Если эксплуатант направляет члена экипажа для перемещения (позиционирования), применяются следующие правила:

а) позиционирование после явки, но до начала активного полета, засчитывается в состав FDP, однако не считается отдельным сектором;

б) все время, затраченное на позиционирование, засчитывается как дежурство.

XI. Разделённое дежурство

42. Условия увеличения максимального суточного FDP из-за перерыва на земле должны быть в соответствии со следующим:

а) определение полетного времени должны показывать следующие элементы для сплит-операций в соответствии с эксплуатационными спецификациями, применимыми к видам полетов:

- минимальная продолжительность перерыва в полетах на земле; а также

- возможность продлить FDP в соответствии с пунктом 6 с учетом продолжительности перерыва в полетах на земле, средства, предоставляемые члену экипажа для отдыха и другие соответствующие факторы;

б) время перерыва на земле засчитываются в полном объеме как FDP;

в) перерыв на земле не сопровождается сокращением времени отдыха.

XII. Ожидание и дежурство в аэропорту

43. Если эксплуатант назначает членов экипажа на дежурство в режиме ожидания или на иные виды дежурства в аэропорту, то применяются следующие положения — в зависимости от типа выполняемых полетов:

а) режим ожидания и выполнение других обязанностей в аэропорту должны быть включены в наряд, а время начала и окончания выполнения обязанностей должны быть заранее определены и уведомлены соответствующим членам экипажа, чтобы предоставить им возможность планировать адекватный отдых;

б) член экипажа считается в режиме ожидания в аэропорту с назначенного времени вступления в дежурство и до назначенного времени освобождения от дежурства;

в) время режима ожидания в аэропорту считается служебным временем;

г) время выполнения любых обязанностей в аэропорту должно засчитываться в полном объеме в качестве FDP;

д) эксплуатант предоставляет помещение для члена экипажа, находящегося в режиме ожидания в аэропорту;

е) определение полетного времени содержат следующие элементы:

1) максимальная продолжительность режима ожидания;

2) влияние времени, проведенного в режиме ожидания на максимальный FDP, с учетом обустройства, предоставленного членам экипажа для отдыха, и других соответствующих факторов, как:

- потребность в немедленной готовности члена экипажа,

- влияние факторов сна на режим ожидания, и

- мероприятия для предотвращения сна между вызовом для дежурства и длительностью FDP;

3) минимальный период отдыха перед следующим режимом ожидания, который не приводит к началу FDP;

4) как подсчитывается время, затрачиваемое на выполнение обязанностей не в аэропорту.

XIII. Резерв

44. Если эксплуатант назначает членов экипажа на резерв, то должны соблюдаться следующие требования в соответствии с применимыми спецификациями сертификации для соответствующего типа операций:

- а) резерв должен быть внесён в график дежурств;
- б) схемы определения полетного времени должны устанавливать:

- максимальную продолжительность одного периода резерва;
- максимальное количество последовательных дней резерва, которое может быть назначено одному члену экипажа.

45. Включение резерва в график (также называемое «планированием резерва») означает, что период резерва, не приведший к назначению на дежурство, не может быть задним числом признан частью расширенного восстановительного периода отдыха.

XIV. Периоды отдыха

46. Минимальный период отдыха в базовом аэропорту. Минимальный период отдыха, предусмотренный до начала FDP, в базовом аэропорту, должен быть, по крайней мере, как для предыдущего служебного времени или 12 часов, в зависимости от того, что больше.

47. В качестве отступления от п. 38 применяется минимальный остаток, предусмотренный в п. 40 если эксплуатант предоставляет помещение члену экипажа в базовом аэропорту.

48. Минимальный период отдыха вдали от дома. Минимальный период отдыха, предусмотренный до начала FDP, начиная с базового аэропорта должен быть, по крайней мере, как для предыдущего служебного времени, или 10 часов, в зависимости от того, что больше. Эта период должен включать 8-часовой сон, время транспортировки и на физиологические потребности.

49. Сокращенный отдых. В отступление от пп. 38 и 40, минимальные периоды отдыха могут быть сокращены в соответствии с видами полетов с учетом следующих элементов:

- минимальное сокращенное время отдыха;
- увеличение послеполетного времени отдыха; а также
- сокращение FDP после сокращения времени отдыха.

50. Периодические периоды длительного восстановления. Повторяющиеся длительные периоды восстановления компенсируют накапливающуюся усталость. Минимальный периодический продолжительный период восстановления до 36 часов, включая два местных ночи, и в любом случае время между окончанием одного повторного длительного периода отдыха и начало следующего длительного периода отдыха не должен быть более чем 168 часов. Длительный период отдыха должен быть увеличен до 2 дней два раза в месяц.

51. Дополнительные периоды отдыха для компенсации:

- а) воздействие часовой разницы зон и расширений FDP;
- б) дополнительная накапливающаяся усталость из-за плотных графиков полетов; а также
- в) смена базового аэродрома.

52. Минимальный период отдыха в базовом аэродроме при предоставлении приемлемого помещения. Эксплуатант может применять минимальный период отдыха вне базового аэродрома во время смены экипажей, которое включает в себя период отдыха в базовом аэродроме члена экипажа. Это применимо только в том случае, если член экипажа не отдыхает в домашних условиях, поскольку эксплуатант предоставляет подходящее помещение. Этот тип наряда известен как «операции спина к спине» (back-to-back operation).

53. Минимальный период отдыха вне базового аэродрома. Время, необходимое для физиологических потребностей, должно составлять 1 час. Следовательно, если время транспортировки до подходящего помещения составляет более 30 минут, эксплуатант должен увеличить период отдыха в два раза больше разницы времени поездки выше 30 минут.

XV. Питание

54. В периоде FDP должна быть возможность для еды и питья, для избегания ущерба в работоспособности члена экипажа, особенно если FDP превышает 6 часов.

55. Эксплуатант указывает в своем РПП, как обеспечивается питание члену экипажа в период FDP.

56. В РПП указывается минимальная продолжительность приема пищи, при предоставлении питания, в частности, когда FDP включает в себя обычное время питания (например, если FDP начинается в 11:00 и заканчивается в 22:00 предоставляется возможность приема пищи два раза).

57. Должны быть определены временные рамки, в которых следует принимать обычную пищу, чтобы не изменять потребности человека в питании, не влияя на ритмы организма члена экипажа.

XVI. Записи о месте базирования, время полета часов, служебном времени и отдыхе

58. Эксплуатант обеспечивает хранение в течение 24 месяцев:

- 1) индивидуальные записи для каждого члена экипажа, включая:
 - время полета часов;
 - начало, продолжительность и окончание каждого периода работы и FDP;
 - периоды отдыха и дни, свободные от выполнения обязанностей; а также
 - место базового аэродрома;
- 2) отчеты об увеличении рабочего времени и сокращении периода отдыха.

59. По запросу органа гражданской авиации эксплуатант предоставляет копии индивидуальных записей о времени налета, сроках службы и периоды отдыха:

- а) соответствующего члена экипажа; а также
- б) другому эксплуатанту, по отношению к члену экипажа, который является или становится членом экипажа данного эксплуатанта.

60. Записи в отношении FDP членов экипажа, которые выполняют полёты более чем одного эксплуатанта, хранятся в течение 24 месяцев.

XVII. Обучение по управлению усталостью

61. Эксплуатант обеспечивает начальное и периодическое обучение управлению усталости членов экипажа, персоналу, ответственному за подготовку и поддержание наряда и управления другим персоналом, имеющим отношение к безопасности полетов.

62. Эта подготовка должна соответствовать программе обучения, установленной эксплуатантом, и описанной в РПП. Учебная программа должна охватывать возможные причины и последствия усталости и противодействию усталости.

63. Программа обучения управления усталостью. Учебная программа должна содержать следующее:

- 1) применимые нормативные требования к полетам, дежурству и положению;
- 2) основы утомления, включая основы сна и последствия нарушения циклического ритма;
- 3) причины усталости, в том числе медицинские условия, которые могут привести к усталости;
- 4) влияние усталости на производительность;
- 5) контрмеры усталости;
- 6) влияние образа жизни, включая питание, физические упражнения и семейная жизнь на усталость;
- 7) знакомство с нарушениями сна и их возможными методами лечения;
- 8), где это применимо, последствия полетов на дальние расстояния и загруженные расписания полетов на короткие расстояния;
- 9) воздействие полетов через или внутри многочасовых поясов; а также
- 10) ответственность членов экипажа в обеспечении надлежащего отдыха и пригодности для выполнения полетов.

XVIII. Спецификации сертификации для коммерческих воздушных перевозок — регулярных и чартерных рейсов

64. Данные спецификации применимы к коммерческим перевозкам самолетами для регулярных и чартерных полетов, за исключением

экстренного медицинского обслуживания (EMS), воздушного такси и полетов самолетов с одним пилотом.

§ 1. Базовый аэродром

65. Базовый аэродром — это выполнение полетов с одного аэродрома, которое имеет высокую степень постоянства.

66. В случае смены базового аэродрома первый период продолжительного периода восстановления до начала служебного времени в новом базовом аэродроме увеличивается до 72 часов, в том числе три ночи на новом месте. Время на транспортировку между бывшим и новым базовыми аэродромами является FDP на перебазирование.

§ 2. Время в пути экипажа

67. Члены экипажа должны рассмотреть возможности для временного размещения ближе к их базовому аэродрому, если время в пути от места жительства до аэродрома, превышает 90 минут.

§ 3. Служебное полетное время (FDP)

68. Служебное полетное время ночью соответствуют следующему:

1) При установлении максимального FDP для последовательных ночных полетов количество секторов ограничивается 4 секторами.

2) Эксплуатант обязан применять соответствующее управление рисками усталости (FRM), чтобы активно снижать утомление, вызванное ночными и поздними дежурствами, с учетом окружающих дежурств и периодов отдыха.

3) При планировании и реализации мероприятий по снижению усталости во время ночных дежурств, эксплуатант должен различать следующие подтипы ночных дежурств и классифицировать их по степени вероятности наступления высокого уровня усталости к моменту начала снижения:

а) FDP с временем начала между 02:00 и 04:59;

б) FDP с временем окончания между 02:00 и 05:59, если начало — в 01:59 или ранее;

с) FDP с временем окончания в 06:00 или позже, если начало — в 01:59 или ранее.

§ 4. Продление FDP без отдыха в полете

69. Продление FDP без отдыха в полете допускается только в пределах, указанных в Таблице 5:

Время начала FDP	1-2 секторов (в часах)	3 сектора (в часах)	4 сектора (в часах)	5 секторов (в часах)
0600-0614	Не допускается	Не допускается	Не допускается	Не допускается
0615-0629	13:15	12:45	12:15	11:45
0630-0644	13:30	13:00	12:30	12:00
0645-0659	13:45	13:15	12:45	12:15
0700-1329	14:00	13:30	13:00	12:30
1330-1359	13:45	13:15	12:45	Не допускается
1400-1429	13:30	13:00	12:30	Не допускается
1430-1459	13:15	12:45	12:15	Не допускается
1500-1529	13:00	12:30	12:00	Не допускается
1530-1559	12:45	Не допускается	Не допускается	Не допускается
1600-1629	12:30	Не допускается	Не допускается	Не допускается
1630-1659	12:15	Не допускается	Не допускается	Не допускается
1700-1729	12:00	Не допускается	Не допускается	Не допускается
1730-1759	11:45	Не допускается	Не допускается	Не допускается
1800-1829	11:30	Не допускается	Не допускается	Не допускается
1830-1859	11:15	Не допускается	Не допускается	Не допускается
1900-0359	Не допускается	Не допускается	Не допускается	Не допускается
0400-0414	Не допускается	Не допускается	Не допускается	Не допускается
0415-0429	Не допускается	Не допускается	Не допускается	Не допускается
0430-0444	Не допускается	Не допускается	Не допускается	Не допускается
0445-0459	Не допускается	Не допускается	Не допускается	Не допускается
0500-0514	Не допускается	Не допускается	Не допускается	Не допускается
0515-0529	Не допускается	Не допускается	Не допускается	Не допускается
0530-0544	Не допускается	Не допускается	Не допускается	Не допускается
0545-0559	Не допускается	Не допускается	Не допускается	Не допускается

§ 5. Продление FDP за счёт отдыха в полёте

70. Предоставление отдыха в полёте осуществляется в соответствии со следующими минимальными стандартами для мест отдыха:

- "Предоставление отдыха по 1 классу" означает койку или другую поверхность, которая позволяет использовать плоскую или близкую плоскости спальное место. Он откидывается, по крайней мере, на 80° назад к вертикали и находится отдельно от отсека летного экипажа и пассажирского салона в зоне, что позволяет члену экипажа управлять светом и обеспечивает изоляцию от шума и беспокойства;

- "Предоставление отдыха по 2 классу" означает сиденье в салоне воздушного судна, которое откидывается под углом 45° назад к вертикали, имеет, по крайней мере, шаг 55 дюймов (137,5 см), ширина сиденья не менее 20 дюймов (50 см) и обеспечивает опору для ног и ступней. Салон отделен от пассажирского салона, по меньшей мере, занавес для обеспечения темноты и некоторого глушения звуков, и является достаточно свободным от беспокойства со стороны пассажиров или членов экипажа;

- "Предоставление отдыха по 3 классу" означает сиденье в салоне воздушного судна или отсеке летного экипажа, которое откидывается под углом 40° от вертикали, обеспечивает опору для ног и ступней, отделяется от пассажиров, по крайней мере, занавеской, для обеспечения темноты и некоторого глушения звуков, и не примыкает к месту, занимаемому пассажирами.

71. Продление FDP с учетом отдыха в полете в соответствии с пунктом 6 допускается только при соблюдении всех следующих условий:

- FDP ограничивается 3 секторами; а также
- минимальный период отдыха в полете предоставляется члену экипажа последовательно каждые 90-минутные периоды и заканчивается за два часа для членов летного экипажа до расчётного времени посадки.

72. Максимальный суточный FDP может быть увеличен из-за отдыха летного экипажа в полете:

- а) с одним дополнительным членом летного экипажа:
 - до 14 часов с обустройством отдыха 3 класса;
 - до 15 часов с обустройством отдыха 2 класса; или
 - до 16 часов с обустройством отдыха 1 класса;
- б) с двумя дополнительными членами летного экипажа:
 - до 15 часов с обустройством отдыха 3 класса;
 - до 16 часов с обустройством отдыха 2 класса; или
 - до 17 часов с обустройством отдыха 1 класса.

73. Минимальный отдых в полете для каждого члена экипажа:

Максимально продленный FDP	Минимальный отдых в полете (в часах)		
	Класс 1	Класс 2	Класс 3
до 14:30 часов	1:30	1:30	1:30
14:31 - 15:00 часов	1:45	2:00	2:20
15:01 - 15:30 часов	2:00	2:00	2:40
15:31 - 16:00 часов	2:15	2:40	3:00
16:01 - 16:30 часов	2:35	3:00	Не допускается
16:31 - 17:00 часов	3:00	3:25	Не допускается
17:01 - 17:30 часов	3:25	Не допускается	Не допускается
17:31 - 18:00 часов	3:50	Не допускается	Не допускается

74. Ограничения, указанные в пункте 64, могут быть увеличены на 1 час для FDP, которые включают один сектор более 9 часов непрерывного полета и максимум 2 сектора.

75. Все время, проведенное в месте отдыха, засчитывается в FDP.

76. Минимальный отдых в пункте назначения должен составлять не менее продолжительности предыдущего дежурства или 14 часов, в зависимости от того, что больше.

77. Член экипажа, направляющийся на новый аэродром базирования в качестве пассажира, не выполняет самостоятельный полет из него как новый член экипажа в тот же рейс.

§ 6. Непредвиденные обстоятельства в полете – Отложенное время явки.

78. Эксплуатант может переносить время явки в случае непредвиденных обстоятельств. Процедуры отложенной явки излагаются в РПП эксплуатанта. Эксплуатант ведет учет случаев отложенной явки. Процедуры отложенной явки устанавливают порог времени, когда члены экипажа должны быть размещены для отдыха. В таком случае, если член экипажа информирован о времени задержки в выполнении полета, FDP рассчитывается следующим образом:

а) первое уведомление о задержке отчетности приводит к вычислению максимального FDP согласно подпунктам в) или г) пункта 70;

б) если время задержки будет дополнительно изменено, FDP отсчитывается через 1 час после дополнительного уведомления о задержке или от времени первоначальной задержки в выполнении полета, если это раньше;

в) когда задержка составляет менее 4 часов, максимальный FDP рассчитывается на основе исходного времени FDP или FDP начинает свой отсчет с начала задержки от полетного времени;

г) Если задержка 4 часа или более, максимальное FDP рассчитывается от наиболее ограничивающего времени — исходного или отложенного — а начало FDP считается от отложенного времени явки;

д) в качестве исключения подпунктов а) и б) пункта 70, когда эксплуатант информирует члена экипажа о задержке в 10 часов или более в рабочем времени, и член экипажа не привлекается к работе эксплуатантом, такая задержка 10 часов и более считается периодом отдыха.

§ 7. Ночные полеты – управление рисками усталости

79. При назначении экипажа на ночные рейсы продолжительностью более 10 часов (далее — "длинные ночные дежурства") критически важно обеспечить достаточное время сна до полета, особенно если член экипажа будет бодрствовать в течение дня в часовом поясе его адаптации. Для поддержания бодрствования и работоспособности экипажа в ночное время необходимо обеспечить сон, приближенный к моменту начала расчета FDP, чтобы обеспечить пик бодрствования ночью. При этом не допускается планирование экипажа таким образом, чтобы у него был длительный период бодрствования перед ночным рейсом (например, из-за необходимости надеть форму задолго до явки). Принципы управления рисками усталости при планировании ночных полетов включают следующее:

- а) член экипажа не ставится в наряде на длительные ночные полеты после продолжительного отдыха для восстановления работоспособности;
- б) постепенное снижение длительности FDP времени, предшествующего длительным ночным полетам;
- в) серия ночных полетов предшествует полетам с короткими FDP; а также
- г) предотвращение ранних назначений на длительные ночные полеты.

80. Принципы управления усталостными рисками при составлении наряда на полеты включают:

- а) учет опыта эксплуатанта или отрасли при выполнении аналогичных полетов;
- б) практика планирования полетов на основе фактических данных; а также
- в) био-математические модели.

§ 8. Отдых в полёте

81. Отдых в полете должен быть предоставлен на этапе следования на крейсерском эшелоне полета.

82. Отдых в полете предоставляется членам летного экипажа для сохранения их производительности и управления воздушным судном во время посадки.

§ 9. Отложенная явка — дополнительные положения

83. Процедуры эксплуатанта по отложенной явке должны:

- а) определять режим взаимодействия между членом экипажа и эксплуатантом в случае переноса времени явки;
- б) устанавливать минимальное и максимальное время уведомления; а также
- в) предотвращать влияние прерывания сна члена экипажа, вызванное изменением времени явки, когда это возможно.

§ 10. Разделённое дежурство

84. Увеличение предельной продолжительности FDP за счёт разделённого дежурства допускается при соблюдении следующих условий:

- а) Перерыв на земле в пределах FDP должен иметь минимальную продолжительность 3 последовательных часов;
- б) Перерыв не включает время, необходимое для пред- и послеполетных процедур, а также на перемещение. Минимальное суммарное время, отведённое на эти задачи, составляет 30 минут. Фактическое время должно быть определено эксплуатантом в РПП;

в) Максимальный FDP, указанный в пункте 6 может быть увеличен на 50% от продолжительности перерыва, соответствующего указанным требованиям;

г) Подходящее размещение для отдыха предоставляется либо на перерыв в 6 часов или более, либо на перерыв, который попадает в период WOCL;

д) во всех других случаях:

- предоставляется подходящее размещение; а также
- FDP не продлевается, если время фактического разрыва в рабочем времени превышает 6 часов или попадает в период WOCL.

е) Разделённое дежурство не может комбинироваться с продлением FDP за счёт отдыха в полёте в пределах одного и того же дежурства.

§ 11. Предполетные, послеполетные процедуры и время на перемещение.

85. Эксплуатант должен определить время послеполетного разбора, предполетной подготовки и время в пути при транспортировке экипажа с учетом типа воздушного судна, типов полетов и условий аэропортов.

§ 12. Ожидание

86. Режим ожидания в аэропорту:

а) Если это не связано с FDP, режим ожидания в аэропорту следует за периодом отдыха;

б) Если FDP начинается с режима ожидания в аэропорту, применяется следующее:

- FDP начинается от начала FDP основного экипажа. Максимальный FDP снижается на время, проведенное в режиме ожидания свыше 4 -х часов;
- максимальная общая длительность ожидания в аэропорту и FDP составляет 16 часов.

87. Режим ожидания, отличный от ожидания в аэропорту:

а) максимальная продолжительность ожидания, кроме ожидания аэропорта составляет 16 часов;

б) процедуры эксплуатанта для режима ожидания обеспечивают не превышение 18 часов бодрствования члена экипажа при комбинации режима ожидания и FDP;

в) 25% времени, проведенного в режиме ожидания отличного от ожидания в аэропорту;

г) режим ожидания следует за периодом отдыха;

д) режим ожидания прекращается по истечению времени, указанного в наряде;

е) если режим ожидания прекращается в течение первых 6 часов, максимальное количество FDP рассчитывается от начала FDP основного экипажа;

ж) если режим ожидания прекращается после первых 6 часов, максимальный FDP уменьшается на величину время ожидания более 6 часов;

з) если FDP продлен из-за отдыха в полете в соответствии или разделяется в сплит режиме согласно, то 6 часов подпунктов е) и ж) настоящего пункта продлеваются до 8 часов;

и) если режим ожидания начинается с 23:00 до 07:00, время между 23:00 и 07:00 не сокращают FDP в соответствии с подпунктами е), ж) и з) настоящего пункта до тех пор, пока эксплуатант не укажет иное члену экипажа не с; а также

к) время вызовом и началом FDP, установленное эксплуатантом, должно позволять члену экипажа прибыть из своего места отдыха в назначенную место в разумное время.

§ 13. Режим ожидания – минимальное время отдыха и режим ожидания

88. Если время первоначального режима ожидания в аэропорту или в ином месте, сокращается эксплуатантом не приводящее к началу FDP, то минимальные требования к отдыху указаны в главе XIV настоящего Положения.

89. Если минимальный период отдыха, указанный в пункте 93 настоящего Положения, предоставляется до начала FDP в режиме ожидания, этот период времени не должен считаться рабочим временем.

90. Режим ожидания, отличный от ожидания в аэропорту считается в качестве служебного времени.

§ 14. Режим ожидания иной, чем режим ожидания в аэропорту

91. Процедуры эксплуатанта для вызова на вылет в режиме ожидания, иного чем режим ожидания в аэропорту должны предотвращать воздействие сна на члена экипажа, если это возможно.

§15. Режим ожидания – Время бодрствования

92. Бодрствование более 18 часов снижает работоспособность человека и его следует избегать.

§ 16. Резерв

93. Эксплуатант назначает в резерв члена экипажа соблюдая следующее:

а) FDP начинается со времени прибытия члена экипажа в назначенное эксплуатантом место;

б) Время резерва не включаются в служебное время;

в) Эксплуатант определяет максимальное количество последовательных резервных дней в пределах ограничений.

г) Для обеспечения 8-часовой возможности сна, эксплуатант планирует период продолжительностью 8 часов, основываясь на принципах управления усталостью, на каждый резервный день, в течение которого член экипажа, находящийся в резерве, не был вызван эксплуатантом.

§ 17. Уведомление о назначении в резерв

94. Процедуры эксплуатанта по уведомлению о назначенных обязанностях во время нахождения в резерве, по возможности, должны исключать нарушение режима сна.

§ 18. Предварительное уведомление

95. Минимальное время уведомления члена экипажа о назначении в полет или резерв составляет 10 часов, включающее восьмичасовой период, когда он не находится на прямой связи с эксплуатантом.

§ 19. Периодический продлённый восстановительный отдых

96. Положения главы XIV настоящего Положения применяются к члену экипажа в резерве.

§ 20. Периоды отдыха

97. Нарушение графика отдыха:

- При планировании раннего вылета после позднего/ночного прилета на аэродроме базирования то период отдыха между двумя FDP включает одну местную ночь.

- Если член экипажа выполняет 4 или более ночных полетов, ранние вылеты или поздние прилеты между двумя продолжительными периодами отдыха, то второй продолжительный период восстановления резерва продлевается до 60 часов.

98. Разница в часовых поясах:

- а) "Ротация" представляет собой полет, включающий по меньшей мере один полет и один период отдыха внебазового аэродрома, начинающийся с базового аэродрома и заканчивающийся в базовом аэропорту для отдыха, когда эксплуатант больше не отвечает за проживание члена экипажа;

- б) Эксплуатант контролирует ротации и комбинации ротаций с точки зрения их влияния на усталость членов экипажа и при необходимости изменяет наряды;

- в) разница в часовых поясах компенсируется дополнительным отдыхом следующим образом:

- в базовом аэропорту, если ротация включает в себя 4-часовую разницу во времени или больше, минимальный остаток указан в следующей Таблице;

Минимальное количество ночей отдыха в базовом аэропорту для компенсации разницы в часовых поясах:

Максимальная временная разница (час) между пунктом назначения и местным временем, где член экипажа отдыхает во время ротации	Время отдыха в ротации (час) после первого FDP с полетом с разницей часовых поясов как минимум 4ч			
	<48	48 - 71:59	72 - 95:59	≥96
≤ 6	2	2	3	3
≤	2	3	3	4
≤ 12	2	3	4	5

- вне базового аэродрома, если FDP включает в себя 4-часовую разницу во времени или больше, минимальный отдых после этого FDP будет, по крайней мере, как для предыдущего служебного времени или 14 часов, в зависимости от того, что больше.

г) в случае полетов в направлении Восток-Запад или Запад-Восток, члену экипажа предоставляется как минимум три местных ночей отдыха в базовом аэропорту;

д) мониторинг комбинаций ротаций ведется системой администрацией эксплуатанта.

99. Сокращенный отдых:

1) Минимальные периоды сокращенного отдыха составляют 12 часов базовом аэропорту и 10 часов вне базы.

2) Уменьшенный отдых используется при управлении рисками усталости.

3) Период отдыха, следующий за периодом сокращенного отдыха, увеличивается на разницу между минимальным периодом отдыха и периодом сокращенного отдыха.

4) FDP после сокращенного отдыха уменьшается на разницу между минимумом периода отдыха и периодом сокращенного отдыха.

5) Существует максимум два сокращенных периода отдыха между двумя повторными увеличенными периодами отдыха.

100. Прошедшее время после начала полета:

- Время, прошедшее после начала полета для ротации, включающее по меньшей мере 4-часовую поясную разницу во времени, прекращает свой отсчет, когда член экипажа возвращается в базовый аэродром и эксплуатант больше не отвечает за размещение члена экипажа.

§ 21. Дополнительный отдых для компенсации разницы часовых поясов.

Отдых после ротации с тремя или более FDP.

101. Для "ротации" с тремя или более FDP наибольшее различие в часовых поясах с местом вылета должно использоваться для определения минимального количества местных ночей отдыха для компенсации в различиях в часовых поясах. Если такая "ротация" включает пересечение часовых поясов в обоих направлениях, расчет основывается на наибольшем пересекаемых числе часовых поясов во время одного FDP.

**Справочник по действующим положениям, касающимся
бортовых самописцев**
(Дополнительный материал к §10 главы 6)

1. ВВЕДЕНИЕ

1. После 1973 года, когда в Приложение 6 были включены SARPS об установке бортовых самописцев, разработаны новые и пересмотрены существующие требования в отношении бортовых самописцев. Настоящие поправки включают обновленные положения, касающиеся бортовых самописцев, регистрации цифровой связи; требования в отношении FDR для новых воздушных судов; пересмотренный список параметров и положения о двухчасовой длительности записей CVR. В течение этого периода процесс установления даты начала применения и определения требований SARPS к установке самописцев был сложным.

2. Ниже помещены таблицы, в которых в сводном виде приводится информация о действующих требованиях к установке бортовых самописцев.

**Таблица I-1. SARPS, касающиеся установки
FDR/AIR/ADRS/AIRS**

Дата	МСТОМ								
	Более 27 000 кг			Более 5700 кг			5700 кг и менее		
	Все самолеты с новым сертификатом типа	Все самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все самолеты с новым сертификатом типа	Все самолет с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с новым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Многодвигательные газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности
1987			п. 226 п. 229 п. 228			п. 226 п. 227			
1989									
1990		п. 223			п. 224				
2005									п. 225

2016 ☐	Таблица A7-1 (некоторые параметры выбраны с увеличенной частотой регистрации)	п. 230		Таблица A7-1 (некоторые параметры выбраны с увеличенной частотой регистрации)	п. 230		п. 221	п. 222	
2023 ☐	п. 331	п. 232		п. 231	п. 232				

Таблица I-2. SARPS, касающиеся установки CVR/CARS

Дата	МСТОМ					
	Более 27 000 кг		Более 5700 кг		Более 2250 кг	
	Все самолеты	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с несколькими пилотами и новым сертификатом типа	Все газотурбинные самолеты с несколькими пилотами и первым сертификатом летной годности
				п. 240		
1987 ☐						
2003 ☐						
2016 ☐	п. 242	п. 239	п. 238			
2021 ☐	п. 243				п. 235	п. 236

Таблица I-3. SARPS, касающиеся комбинированных самописцев

Дата	МСТОМ			
	Более 15 000 кг	Более 5 700 кг		Менее 5 700 кг
	Все самолеты с новым сертификатом типа, требующие CVR и FDR	Все самолеты с новым сертификатом типа, требующие CVR и FDR	Все самолеты, требующие CVR и FDR	Все многодвигательные газотурбинные самолеты, требующие FDR и/или CVR
2016 ☐	п. 264	п. 263	п. 265	п. 266

Таблица I-4. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина"

Дата	МСТОМ	
	Более 27 000 кг	Более 5700 кг
	Все самолеты с новым сертификатом типа	Все самолеты с первым сертификатом летной годности
2023 ☐	п. 253	п. 254

Таблица I-5. Пояснения по установке регистратора сообщений, передаваемых по линии передачи данных (DLC)

Номер строки	Дата выдачи первого индивидуально го сертификата летной годности	Дата выдачи сертификата типа воздушного судна или первого утверждения модификации для установки оборудования DLC	Дата активации для использования оборудования DLC	Регистрация DLC необходима	Ссылка на SARPS
--------------	--	--	---	----------------------------	-----------------

1	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	Да	п. 258
2	1 января 2016 года или после этой даты	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	Да	п. 248
3	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	Да	п. 248
4	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	Нет	п. 249
5	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	Нет ¹	п. 249 п. 250

2. ЗАГОЛОВКИ ТАБЛИЦ

3. Дата выдачи первого индивидуального сертификата летной годности – не требует пояснений.

4. Дата выдачи сертификата типа воздушного судна или первого утверждения модификации для установки оборудования DLC означает дату, в которую разрешена установка оборудования DLC на воздушном судне, и относится к утверждению летной годности устанавливаемых компонентов воздушного судна, таких как конструктивные элементы и проводка, которым должно соответствовать оборудование DLC. Эти утверждения летной годности, как правило, оформляются в виде сертификата типа, дополнения к сертификату типа или измененного сертификата типа.

5. Первоначальные эксплуатанты воздушных судов, имеющих утверждения летной годности применительно к возможности использования DLC, часто принимают решение не устанавливать оборудование DLC или не активировать его, даже если воздушное судно готово к использованию такого оборудования.

6. Дата активации для использования оборудования DLC означает дату, в которую функция DLC, упомянутая в п. 45 Приложения 7, была впервые активирована для использования.

7. Термин "оборудование связи по линии передачи данных (DLC)", используемый в настоящих положениях, означает физический(ие) агрегат(ы) (например, блок(и)), который(ые) был(и) утвержден(ы) в соответствии с минимальными требованиями к рабочим характеристикам, установленными сертифицирующим полномочным органом (например, TSO или ETSO).

8. Активация функций DLC означает активацию функций DLC при помощи утвержденного программного обеспечения или утвержденное

обновление программного обеспечения.

9. Регистрация DLC необходима означает требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, в соответствии с положениями пп. 248, 249 и 250.

3. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

10. Датой, определяющей требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, является дата, в которую была утверждена система CVR воздушного судна. Дата, в которую оборудование DLC было утверждено в соответствии с минимальными требованиями к рабочим характеристикам, не имеет значения для целей выполнения требования о регистрации данных CVR.

11. Для того чтобы оборудование DLC отвечало требованиям для утверждения летной годности, оно должно позволять без изменений использовать установленные компоненты воздушного судна, необходимые для обеспечения функции DLC, например:

а) маршрутизатор линии передачи данных (например, установленный в блоке управления связью);

б) оборудование радиосвязи (например, УКВ, ВЧ-линия передачи данных, SATCOM) и соответствующие антенны.

12. Утвержденное обновление программного обеспечения установленного оборудования или активация функций при помощи программного обеспечения, как правило, не влияют на соответствие оборудования DLC остальным системам воздушного судна.

4. ПРИМЕРЫ

13. Относительно строк 1 и 2:

Требование о регистрации сообщений определено п. 248 настоящих Правил, который основан на том, когда был впервые выдан индивидуальный сертификат летной годности. Любые последующие модификации летной годности, связанные с возможностью использования DLC, не освобождают воздушное судно от требования о регистрации сообщений, передаваемых по DLC.

14. Относительно строк 3–5. Общие положения:

Требование о регистрации сообщений определено п. 249 настоящих Правил и основано на том, было ли воздушное судно утверждено на соответствие нормам летной годности применительно к возможности использования DLC, а также определяется датой выдачи такого утверждения.

Поскольку до 1 января 2016 года не было требования о регистрации сообщений, передаваемых при помощи DLC, утверждения летной годности, связанные с возможностью использования DLC, выданные до

этой даты, необязательно включали эту функцию.

15. Относительно строки 3:

– Требование о регистрации сообщений применяется независимо от того, когда был выдан сертификат летной годности, поскольку утверждение летной годности, связанное с возможностью использования DLC, было выдано 1 января 2016 года или после этой даты. Дата установки оборудования обычно будет датой после утверждения летной годности.

16. Относительно строки 4:

– Требование о регистрации сообщений не применяется, поскольку сертификат летной годности и утверждение летной годности воздушного судна, относящиеся к возможности использования DLC, были выданы до 1 января 2016 года. Дата установки оборудования DLC не является фактором, определяющим требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, при условии, что это оборудование соответствует указанному утверждению летной годности.

17. Относительно строки 5:

– Требование о регистрации сообщений не применяется, поскольку сертификат летной годности и утверждение летной годности воздушного судна, относящиеся к возможности использования DLC, были выданы до 1 января 2016 года. Дата установки оборудования DLC не является фактором, определяющим требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, при условии, что это оборудование соответствует указанному утверждению летной годности.

18. Несмотря на вышеизложенное, если активация для использования оборудования DLC была произведена 1 января 2016 года или после этой даты, сообщения, передаваемые по DLC, следует регистрировать в соответствии с п. 250 настоящих Правил.

Перерывы в выполнении полётов.

Перерыв.	Вид подготовки.	Объем подготовки.	
		Пилоты.	*Другие члены лётного экипажа.
Если в течение 90 предшествующих дней не выполнил, по крайней мере, три взлёта и посадки на самолёте такого же типа или на лётном тренажёре, утверждённом для этой цели. (и, от 90 дней до 6 мес).	Контрольно–проверочные полёты.	2 полёта.	2 полёта**.
Пилот, имеющий налёт в качестве пилота не менее 1500 часов, выполняет функции КВС, требующего наличия второго пилота при перевозке на борту людей ночью только в случае, если он в течение предыдущих шести месяцев выполнил не менее трёх взлётов и трёх посадок ночью на воздушном судне того же типа или в течение двенадцати месяцев выполнил не менее шести взлётов и шести посадок ночью на тренажёре, имитирующем полет на воздушном судне того же типа.	Контрольно – проверочные полёты.	2 полёта.	-
От 6 мес. до 12	1. КИП (FFS)	8 часов.	8 часов. **
	2. Эксплуатационные полёты под контролем инструктора.	2 полёта.	2 полёта. **
	3. Квалификационная проверка:	2 полёта.	2 полёта.
От 12 мес до 24.	1. Курсы повышения квалификации по типу ВС за годичный цикл или наземная подготовка и проверка знаний в авиакомпании.	28 час.	28 час.

	2.Тренажерная подготовка и квалификационная проверка	8 часов.	8 часов.
	3.Эксплуатационные полёты под контролем инструктора.	4 полёта.	2 полёта.
	4.Квалификационная проверка.	2полёта.	2 полёта.
От 24 месяцев до 48месяцев.	1.Курсы повышения квалификации по типу ВС за трёхгодичный цикл.	72 часа.	Согласно программе по типу ВС
	2.Тренажерная подготовка и квалификационная проверка.	16 часов.	16 часов.
	3.Наземная подготовка в авиакомпании.	04.00	04.00
	4.Эксплуатационные полёты под контролем инструктора.	8 полётов.	6 полётов.
	5.Квалификационная проверка.	2 полёта.	2 полёта.
От 48 месяцев до 60 месяцев.	Согласно программе переподготовки на тип ВС и программе ввода в строй.		
Более 60 месяцев.	Только с разрешения ОГА (по решению ГKK) по отдельно специально одобренным программам.		

Примечание: если член лётного экипажа имел перерыв на одном типе ВС и в то же время выполнял полёты на другом типе ВС, то руководитель лётной службы, учитывая опыт кандидата, может сократить тренажёрную подготовку и эксплуатационные полёты не более чем на 50%.

**Другие члены лётного экипажа – штурман; бортинженер/бортмеханик; бортрадист.*

*** За исключением бортрадиста.*

Эксплуатационные полёты и квалификационные проверки для штурманов бортинженеров/бортмехаников и бортрадистов могут выполняться пилотом - инструктором в составе летного экипажа.