



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

2026-м. 29-сентябрь № 13-21-3

Бишкек ш.
г. Бишкек

**«Вертолёттор. Аба кемелерин эксплуатациялоо. III бөлүк.
КРАЭ-6» 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 максимум бирдейликти камсыз кылуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Тиркемеге ылайык, «Вертолёттор. Аба кемелерин эксплуатациялоо. III бөлүк. КРАЭ-6» Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин мамлекеттик жана расмий тилдеринде бекитилсин.

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

– бул буйрукту катталган күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде мамлекеттик жана расмий тилдерде «Эркин Тоо» газетасына жарыялансын;

– расмий жарыяланган күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде бул буйруктун көчүрмөлөрүн мамлекеттик жана расмий тилдерде кагаз жана электрондук түрдө Кыргыз Республикасынын Юстиция министрлигине Кыргыз Республикасынын ченемдик-укуктук актыларынын мамлекеттик реестрине киргизүү үчүн жөнөтсүн;

– күчүнө кирген күндөн тартып үч жумуш күндүн ичинде бул буйруктун көчүрмөлөрүн маалымат үчүн Кыргыз Республикасынын Президентинин Администрациясына жөнөтсүн.

3. Кыргыз Республиканын министрликтер, ведомстволор, жарандык авиация уюмдар жана окуу борборлору «Вертолёттор. Аба

кемелерин эксплуатациялоо. III бөлүк. КРАЭ-6» Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин аткарууга кабыл алынсын.

4. Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигине Кыргыз Республикасынын Транспорт жана жолдор министрлигинин 2019-жылдын 11-апрелиндеги № 3 «КРАЭ-6. Аба кемелерин эксплуатациялоо. Вертолеттор. III-чү Бөлүк Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин бекитүү тууралуу» буйругун күчүн жоготту деп таануу сунушталсын.

5. Бул буйрук Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин штаттык санынын жана тиешелүү жылдарга республикалык бюджетте каралган каражаттарынын чегинде жүзөгө ашырылат деп белгиленсин.

6. Бул буйрук расмий жарыяланган күндөн тартып жети күн өткөндөн кийин күчүнө кирет.

7. Ушул буйруктун аткарылышын контролдоо Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин укуктук камыздоо бөлүмүнө жүктөлсүн.

Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР-6. Часть III. Эксплуатация воздушных судов. Вертолёты»

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

1. Утвердить Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-6. Часть III. Эксплуатация воздушных судов. Вертолёты» на государственном и официальном языках согласно приложению.

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

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

– в течение трех рабочих дней со дня официального опубликования направить копии настоящего приказа 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;

– в течение трех рабочих дней со дня их вступления в силу

направить копии настоящего приказа в Администрацию Президента Кыргызской Республики для информации.

3. Министерством, ведомствам, организациям гражданской авиации и учебным центрам принять к исполнению Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-6. Часть III. Эксплуатация воздушных судов. Вертолёты»

4. Рекомендовать Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики признать утратившим силу приказ Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики «Об утверждении Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-6. Часть III. Эксплуатация воздушных судов. Вертолёты» от 11 апреля 2019 года № 3.

5. Установить, что реализация настоящего приказа осуществляется в пределах штатной численности и средств Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, предусмотренных в республиканском бюджете на соответствующие годы.

6. Настоящий приказ вступает в силу по истечении семи дней со дня официального опубликования.

7. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на отдел правового обеспечения Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

Директор



Д.К. Бостонов

Приложение к приказу
Государственного агентства
гражданской авиации при
Кабинете Министров
Кыргызской Республики
№ 13-21-3 от «19» апрель 2026 г.



АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
АПКР-6
Эксплуатация воздушных судов
Часть III. Вертолёты

Оглавление

Лист регистрации поправок и исправлений	1
Оглавление	2
Сокращения и условные обозначения	9
Глава 1. Определения. Общие положения.....	12
Глава 2. Применение.....	29
Глава 3. Международный коммерческий воздушный транспорт. Общие положения	30
§ 1. Соблюдение законов, правил и процедур.....	31
§ 2. Соблюдение иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур Кыргызской Республики.....	32
§ 3. Управление безопасностью полётов	34
§ 4. Употребление психоактивных веществ	35
Глава 4. Производство полётов.....	35
§ 1. Эксплуатационные средства	35
§ 2. Сертификация на право производства полётов и контроль.....	35
§ 3. Подготовка к полётам	37
§ 4. Правила, выполняемые в полёте	43
§ 5. Обязанности командира вертолёта.....	45
§ 6. Обязанности сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера	46
§ 7. Ручной багаж	46
§ 8. Контроль утомления	47
Глава 5. Эксплуатационные ограничения лётно-технических характеристик сертифицированных вертолётов	48
§ 1. Общие положения	48
§ 2. Эксплуатационные ограничения лётно-технических характеристик, применяемые к сертифицированным вертолётам.	49
§ 3. Сведения о препятствиях	52
§ 4. Дополнительные требования к операциям вертолётов, выполняемым в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в приборные (плохие) метеорологические условия (далее-ПМУ), за исключением специальных полётов по ПВП	52
Глава 6. Бортовые приборы, оборудования и полётная документация вертолёта	52
§ 1. Общие положения	52
§ 2. Все вертолёты: все полёты	54

§ 3. Бортовые самописцы	56
§ 4. Приборы и оборудование для выполнения дневных и ночных полётов по ПВП и ППП.....	59
§ 5. Все вертолёты: полёты над водной поверхностью.....	61
§ 6. Все вертолёты: полёты над специально обозначенными районами суши	62
§ 7. Аварийный приводной передатчик (ELT).....	62
§ 8. Все вертолёты: высотные полёты.....	63
§ 9. Все вертолёты: полёты в условиях обледенения	64
§ 10. Вертолёты, выполняющие пассажирские перевозки. Обнаружение особых явлений погоды.....	64
§ 11. Все вертолёты, которые должны соответствовать положениям тома I АПКР-16 по шуму	64
§ 12. Места членов кабинного экипажа на вертолётах, перевозящих пассажиrow	64
§ 13. Вертолёты, которые должны быть оборудованы приёмомответчиком, передающим данные о барометрической высоте	65
§ 14. Микрофоны.....	65
§ 15. Система контроля уровня вибрации	65
§ 16. Вертолёты, оборудованные системами автоматической посадки, коллиматорными индикаторами (HUD) или эквивалентными индикаторами, системами технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS), системами синтезированной визуализации (SVS) и/или комбинированными системами визуализации (CVS)	65
§ 17. Электронные полётные планшеты (EFB)	65
Глава 7. Бортовое связное, навигационное оборудование вертолёта и оборудование наблюдения	66
§ 1. Связное оборудование	66
§ 2. Навигационное оборудование	68
§ 3. Оборудование наблюдения	69
§ 4. Установка оборудования	70
§ 5. Управление электронными навигационными данными	70
Глава 8. Поддержание лётной годности вертолётов	70
§ 1. Обязанности эксплуатанта, связанные с поддержанием лётной годности	70
§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания	71
§ 3. Программа технического обслуживания.....	71
§ 4. Регистрируемые данные о поддержании лётной годности	72

§ 5. Информация о сохранении лётной годности	72
§ 6. Модификации и ремонты	73
§ 7. Свидетельство о техническом обслуживании.....	73
§ 8. Учётная документация.....	73
Глава 9. Лётный экипаж вертолёт.....	74
§ 1. Состав лётного экипажа	74
§ 2. Обязанности членов лётного экипажа в аварийной обстановке	74
§ 3. Программа подготовки членов лётного экипажа	74
§ 4. Квалификация.....	76
§ 5. Снаряжение лётного экипажа	78
§ 6. Полётное время, служебное полётное время и время отдыха.....	78
§ 7. Обязанности эксплуатанта	82
§ 8. Обязанности членов экипажа.....	83
§ 9. Менеджмент риска усталости (FRM).....	83
§ 10. Режимы указания полётного времени.....	84
§ 11. Эксплуатанты, выполняющие коммерческие воздушные перевозки. 84	
§ 12. Периоды полёта и периоды дежурства	87
§ 13. Дислокация	88
§ 14. Раздробленный период дежурства	88
§ 15. Период запаса и периоды дежурства в аэропорту	88
§ 16. Запас	89
§ 17. Периоды отдыха	89
§ 18. Питание	90
§ 19. Записи о базе, полётном времени, периодах дежурства и отдыха.....	90
§ 20. Подготовка к менеджменту усталости.....	91
§ 21. Особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации	91
§ 22. Рабочее время при выполнении специальных, авиационных работ... 92	
§ 23. Полётная смена.....	93
§ 24. Полётное время	93
§ 25. Время работы на земле между полётными сменами	94
§ 26. Продолжительность полётной смены минимального состава экипажа, разрешённого руководством по лётной эксплуатации, при выполнении транспортных полётов	94
§ 27. Продолжительность полётной смены увеличенного состава экипажа при выполнении транспортных полётов	95

§ 28. Рабочее время при дежурстве и нахождении в резерве	95
§ 29. Время работы на земле при ожидании вылета во внебазовом аэропорту между полётными сменами и при задержке вылета.....	96
§ 30. Продолжительность рабочего времени и времени отдыха при выполнении полётной смены, разделённой на части при выполнении транспортных полётов	96
§ 31. Продолжительность рабочего времени при перемещении члена экипажа в качестве пассажира	97
§ 32. Продолжительность рабочего времени при выполнении учебных и (или) тренировочных полётов.....	97
§ 33. Продолжительность рабочего времени и времени отдыха при перегонке воздушного судна с неисправностями	97
§ 34. Рабочее время и время отдыха членов экипажа при непредвиденных обстоятельствах.....	97
§ 35. Особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов лётных экипажей при выполнении авиационных работ	98
§ 36. Время прохождения обязательного медицинского освидетельствования	100
§ 37. Время отдыха.....	100
§ 38. Отдых ежедневный	100
§ 39. Еженедельный непрерывный отдых (выходные дни)	101
§ 40. Требования к планированию и учету рабочего времени и времени отдыха.....	101
Глава 10. Сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер.....	102
Глава 11. Руководства, бортовые журналы и учётные документы.....	104
§ 1. Лётное руководство	104
§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания	104
§ 3. Программа технического обслуживания	105
§ 4. Бортовой журнал	106
§ 5. Учёт бортового аварийно-спасательного оборудования	106
§ 6. Записи бортовых самописцев	106
Глава 12. Члены кабинного экипажа.....	106
§ 1. Распределение обязанностей в аварийной обстановке	106
§ 2. Безопасность членов кабинного экипажа во время полёта	107
§ 3. Подготовка	107
Глава 13. Безопасность	108
§ 1. Контрольный перечень правил обыска вертолётa.....	108

§ 2. Программы подготовки	108
§ 3. Донесение об актах незаконного вмешательства	108
Глава 14. Опасные грузы	108
§ 1. Общие случаи применения.....	108
§ 2. Ответственность государства	109
§ 3. Эксплуатанты без эксплуатационного утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза	109
§ 4. Эксплуатанты со специальным утверждением на перевозку опасных грузов в качестве груза	110
§ 5. Предоставление информации	111
§ 6. Внутренние коммерческие авиатранспортные перевозки	111
Глава 15. Контроль за обеспечением эксплуатантами безопасности полётов	111
§ 1. Основное авиационное законодательство	111
Глава 16. Дополнительные требования к операциям вертолётов в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в приборных (плохих) метеорологических условиях (далее-ПМУ)	113
§ 1. Надёжность двигателей	113
§ 2. Системы и оборудование.....	114
§ 3. Минимальные требования к работоспособности: эксплуатационное оборудование	115
§ 4. Информация руководства по производству полётов.....	115
§ 5. Представление данных о происшествиях	115
§ 6. Планирование полётов эксплуатантом	116
§ 7. Опыт, подготовка и проверка квалификации лётного экипажа	116
§ 8. Сертификация или утверждение эксплуатанта	116
Глава 17. Сертификат эксплуатанта (СЭ).....	117
§ 1. Цель и сфера применения.....	117
§ 2. Формат СЭ	117
§ 3. Эксплуатационные спецификации для каждой модели воздушного судна	118
Глава 18. Бортовые самописцы.....	120
§ 1. Общие требования.....	121
§ 2. Самописец полётных данных (FDR) и бортовая система регистрации данных (ADRS).....	123
§ 3. Бортовой речевой самописец (CVR) и система регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS)	124

§ 4. Бортовой регистратор визуальной обстановки (AIR) и бортовая система регистрации визуальной обстановки (AIRS).....	125
§ 5. Регистратор линии передачи данных (DLR)	125
§ 6. Проверки бортовых систем регистрации полётных данных	126
Таблица А4-1. Параметрические характеристики самописцев полётных данных.	127
Таблица А4-2. Описание видов применения для регистратора линии передачи данных	132
Таблица А4-3. Параметрические характеристики бортовых систем регистрации данных.....	133
Глава 19. Специальные утверждения для авиации общего назначения....	137
§ 1. Цель и сфера применения.....	137
§ 2. Формат специального утверждения	137
Глава 20. Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis	139
§ 1. Цель и сфера применения.....	139
Глава 21. Требования к системе управления рисками, связанными с утомлением (FRMS).....	141
§ 1. Политика и документация в отношении FRMS	141
§ 2. Процессы управления рисками, связанными с утомлением	142
§ 3. Процессы обеспечения безопасности полётов с помощью FRMS ...	143
§ 4. Процессы продвижения FRMS	144
Глава 22. Содержание руководства по производству полётов.....	144
§ 1. Структура	145
§ 2. Содержание.....	145
§ 3. Информация по эксплуатации воздушного судна	147
§ 4. Маршруты, аэродромы и вертодромы	147
§ 5. Подготовка	148
Дополнение А. Запасы медицинских средств	148
§ 1. Комплект первой помощи	148
Дополнение Б. Минимальный перечень оборудования (MEL).....	149
Дополнение В. Сертификация и проверка деятельности эксплуатанта	151
§ 1. Цель и рамки применения	151
§ 2. Обязательные технические оценки безопасности	151
§ 3. Разрешения.....	152
§ 4. Другие соображения, касающиеся утверждения или принятия.....	152
§ 5. Проверка выполнения стандартов производства полётов	153

§ 6. Изменение сертификатов эксплуатанта	153
Дополнение Г. Система документации по безопасности полётов	153
§ 1. Введение	153
§ 2. Структура	154
§ 3. Аprobация	155
§ 4. Составление	155
§ 5. Внедрение	155
§ 6. Изменение	156
Дополнение Д. Дополнительный инструктивный материал в отношении операций вертолётов в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в приборных (плохих) метеорологических условиях (ПМУ).....	157
§ 1. Цель и назначение	157
§ 2. Надёжность двигателей	157
§ 3. Руководство по производству полётов	158
§ 4. Сертификация или утверждение эксплуатанта	159
§ 5. Разрешение на эксплуатацию и требования к программе технического обслуживания	159
Дополнение Е. Справочник по действующим положениям, касающимся бортовых самописцев.....	160
§ 1. Введение.....	160
§ 2. Заголовки таблиц.....	161
§ 3. Общие положения	162
§ 4. Примеры.....	162
Дополнение Ё. Опасные грузы	163
§ 1. Цель и рамки применения	163
§ 2. Определения	163
§ 3. Государства.....	163
§ 4. Эксплуатант	164

Сокращения и условные обозначения (применяемые в настоящем АПКР)

АПКР- «Авиационные правила Кыргызской Республики»
АПКР-1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу»
АПКР-2 «Правила полётов»
АПКР-3 «Метеорологическое обеспечение полётов»
АПКР-4 «Аэронавигационные карты»
АПКР-5 «Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях» настоящих Правилах «Эксплуатация воздушных судов»
АПКР-7 «Регистрация гражданских воздушных судов»
АПКР-8 «Лётная годность воздушных судов»
АПКР-9 «Упрощение формальностей»
АПКР-10 «Авиационная электросвязь»
АПКР-11 «Обслуживание воздушного движения»
АПКР-12 «Поиск и спасание»
АПКР-13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов»
АПКР-14 «Аэродромы»
АПКР-15 «Аэронавигационное обеспечение полётов»
АПКР-17 «Авиационная безопасность»
АПКР-18 «Перевозка опасных грузов по воздуху»
АПКР-19 «Управление безопасностью полётов»
АПКР-20 «Правила воздушных перевозок»
АСУП - автоматическая система управления полётом
БСПС - бортовая система предупреждения столкновений
ВМУ - визуальные метеорологические условия
гПа – гектопаскаль
д.рт.ст.- дюймов ртутного столба
кат. I – категория I
кат. II - категория II
кат. III - категория III
кг - килограмм
км - километр
кН - килоньютон
м - метр
Мбар – миллибар
мГц – мегагерц
м. миля - морская миля
ОВД - обслуживание воздушного движения
ОГА - орган гражданской авиации
Орвид - организация воздушного движения
ПВП - правила визуальных полётов
ПДПВ - потребная дистанция прерванного взлёта
ПМУ - приборные (плохие) метеорологические условия
ППП - правила полётов по приборам
РПД - располагаемая посадочная дистанция (для вертолётa)

СИ - Международная система единиц
см. - сантиметр
СЭ - сертификат эксплуатанта
УВД - управление воздушным движением
уз - узел
фут - фут
ЧМ - частотная модуляция
ADRS - бортовая система регистрации данных
ADS-C - контрактное автоматическое зависимое наблюдение
AIG – отдел расследования авиационных происшествий и инцидентов
AIR - бортовой регистратор визуальной обстановки
AIRS - бортовая система регистрации визуальной обстановки
АОС - авиационный оперативный контроль
APCH - заход на посадку
AR - санкционируемые требования
ATN - сеть авиационной электросвязи
CARS - система регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа
CFIT - столкновение исправного воздушного судна с землёй
COMAT – материалы эксплуатанта
CPDLC - связь "диспетчер - пилот" по линии передачи данных
CVR - бортовой речевой самописец
CVS - комбинированная система визуализации
DA - абсолютная высота принятия решения
DA/H - абсолютная/относительная высота принятия решения
DH - относительная высота принятия решения
DLR - регистратор линии передачи данных
DLRS - система регистрации линии передачи данных
DME - дальномерное оборудование
DPATO - характерная точка после взлёта
DPBL- характерная точка перед посадкой
EFB - электронный полётный планшет
EFIS - электронная система пилотажного оборудования воздушного судна
EGT - температура выхлопных газов
EICAS - система индикации работы двигателя и предупреждения экипажа
ELT - аварийный приводной передатчик
ELT(AF) - автоматический стационарный ELT
ELT(AP) - автоматический переносной ELT
ELT(AD) - автоматический развёртываемый 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
FATO - зона конечного этапа захода на посадку и взлёта

FDP - период выполнения полётного задания
FDR - самописец полётных данных
g - нормальное ускорение
HUD - коллиматоры индикатор
HUMS - система контроля за состоянием и работоспособностью вертолёта
IGE – в зоне влияния земли
ILS - система посадки по приборам
LDAH - располагаемая посадочная дистанция
LDP - точка принятия решения на посадку
LDRH - потребная посадочная дистанция
LED - светодиод
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
MOPS - стандарты минимальных эксплуатационных характеристик
N1 - число оборотов компрессора низкого давления (двухступенчатый компрессор);
N2 - число оборотов вентилятора (трёхступенчатый компрессор)
NVIS - система ночного видения
OCA - абсолютная высота пролёта препятствий
OCA/H - абсолютная/относительная высота пролёта препятствий
OCH - относительная высота пролёта препятствий
OEI – с одним неработающим двигателем
OGE – вне зоны влияния земли
RANS - правила аэронавигационного обслуживания
RBC - связь, основанная на характеристиках
RBN - навигация, основанная на характеристиках
RBS - наблюдение, основанное на характеристиках
PNR - рубеж возврата
psi - фунт на квадратный дюйм
R – радиус несущего винта
RCP - требуемые характеристики связи
RNAV - зональная навигация
RNP - требуемые навигационные характеристики
RSP - требуемые характеристики наблюдения
RTCA - радиотехническая авиационная комиссия
RVR - дальность видимости на ВПП
SOP - стандартные эксплуатационные процедуры
SVS - система синтезированной визуализации
T4 - температура выходящих газов
TDP - точка принятия решения при взлёте
TIT - температура газов перед турбиной
TLOF - зона приземления и отрыва

TODAH - располагаемая взлётная дистанция (для вертолётa)

TODRH - потребная взлётная дистанция (для вертолётa)

UTC - всемирное координированное время

VNAV - вертикальная зональная навигация

Vtoss - безопасная скорость взлёта. Минимальная скорость, при которой происходит набор высоты с неработающим критическим двигателем, при этом остальные двигатели работают в рамках утверждённых эксплуатационных пределов

Vy - наилучший показатель скорости набора высоты

Условные обозначения

C° - градусы Цельсия

% - процент

Глава 1. Определения. Общие положения

1. Требования части III Авиационных правил Кыргызской Республики-6 (далее - АПКР-6) охватывает эксплуатацию всех вертолётa,

занятых в гражданской авиации. В тех случаях, когда нижеуказанные термины употребляются в требованиях по производству международных полётов вертолётов, они имеют следующие значения:

Абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH) - установленная абсолютная или относительная высота при трёхмерном (3D) заходе на посадку, на которой должен быть начат уход на второй круг в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку.

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 полёта. При полётах по категории III с использованием относительной высоты принятия решения необходимый визуальный контакт с ориентирами заключается в выполнении процедур, указанных для конкретных правил и условий полёта.

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

Абсолютная высота пролёта препятствий (OCA) или относительная высота пролёта препятствий (OSH) - 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 пролёта препятствий.

Абсолютная высота пролёта препятствий отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота пролёта препятствий и 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 м (7 фут) меньше превышения аэродрома. Относительная высота пролёта препятствий для схемы захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения аэродрома.

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

Аварийный приводной передатчик (ELT) - общий термин, используемый в отношении оборудования, которое передаёт отличительные сигналы на заданных частотах и, в зависимости от вида применения, срабатывает автоматически в результате удара либо приводится в действие вручную. ELT бывают 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 развёртываемый ELT (ELT(AD)) - ELT, который неподвижно закрепляется на борту воздушного судна и автоматически развёртывается, и срабатывает в результате удара, а, в некоторых случаях, также приводится в действие гидростатическими датчиками. Предусмотрено также его развёртывание вручную.

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

Авиационные работы - полёты 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 съёмка, воздушная реклама, наблюдение и патрулирование, поиск и спасание, репортажи с воздуха, прыжки с парашютом, перевозка грузов на внешней подвеске и других подобных видов обслуживания.

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 расчёта максимального суточного периода полёта.

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 учёта возможностей человека.

Безопасная вынужденная посадка - неизбежная посадка или аварийное приводнение, при выполнении которых с достаточным основанием полагается, что не будут нанесены телесные повреждения лицам, находящимся на вертолёте или на поверхности.

Благоприятная обстановка - обстановка, в которой:

- а) возможно выполнить безопасную вынужденную посадку вследствие подходящего характера поверхности и окружающей обстановки;
- б) находящиеся на борту вертолёта люди надлежащим образом защищены от воздействия внешних условий;

в) обеспечивается развёртывание/возможность проведения поисково-спасательных операций с учётом предполагаемых внешних воздействий; и

г) оценённый риск создания угрозы для безопасности людей или имущества на земле является приемлемым.

Те части стеснённого района, которые отвечают приведённым выше требованиям, считаются благоприятными.

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

Контейнер автоматически развёртываемого бортового самописца (ADFR) - комбинация самописца, установленного на борту воздушного судна, который может автоматически отделяться от воздушного судна.

Вертодром - аэродром или определённая площадка на сооружении, предназначенные полностью или частично для прибытия, отправления и движения вертолётов по поверхности.

Во всех случаях, когда в настоящей части используется термин "вертодром", имеется в виду, что этот термин также распространяется на аэродромы, которые в основном предназначены для обслуживания самолётов.

Вертолёт может выполнять полёты на площадке или с площадок, которые не являются вертодромами.

Вертодром, приподнятый над поверхностью - вертодром, расположенный на приподнятой над землёй конструкции.

Вертолёт - воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полёте в основном за счёт реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми двигателем вокруг осей, находящихся примерно вертикальном положении.

Некоторые государства используют термин "винтокрыл" вместо термина "вертолёт".

Вертопалуба - вертодром, расположенный на плавающей или неподвижной конструкции в открытом море.

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 АПКР-2.

Воздушное судно - любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счёт его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отражённым от земной 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 - любой период пребывания на земле члена лётного экипажа, в течение которого он освобождён эксплуатантом от всех служебных обязанностей.

Государство аэродрома - государство, на территории которого расположен аэродром. Государство аэродрома включает вертодромы и места посадки.

Государство основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения - государство, в котором эксплуатант воздушных судов авиации общего назначения имеет своё основное место деятельности или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, своё постоянное место пребывания.

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

В случае регистрации воздушного судна какого-либо международного эксплуатационного агентства не на основе национальной принадлежности государства, входящие в это агентство, обязаны солидарно нести ответственность, которая в соответствии с Чикагской конвенцией возлагается на государство регистрации. Резолюция Совета от 14 декабря 1967 года о национальной принадлежности и регистрации воздушных судов, эксплуатируемых международными эксплуатационными агентствами.

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

Густонаселённый район - применительно к городу или населённому пункту - любой район, используемый главным образом для проживания, коммерческой деятельности или отдыха.

Груз - любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты и сопровождаемого или неправильно засланного багажа.

Дальность видимости на ВПП (RVR) - расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, видит маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие её 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).

Запасной вертодром - вертодром, куда следует вертолёт в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до вертодрома 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 вертодромы:

Запасной вертодром при взлёте - запасной вертодром, на котором вертолёт производит посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлёта и не представляется возможным использовать вертодром вылета.

Запасной вертодром на маршруте - запасной вертодром, на котором вертолёт сможет произвести посадку в том случае, если во время полёта по маршруту оказалось, что необходимо уйти на запасной аэродром.

Запасной вертодром пункта назначения - запасной аэродром, на котором сможет произвести посадку вертолёт в том случае, если невозможно или не целесообразно производить посадку на вертодроме намеченной посадки.

Вертодром, с которого производится вылет вертолёта, также бывает запасным вертодромом на маршруте или запасным вертодромом пункта назначения для данного вертолёта.

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) трёхмерный (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 по схеме не точного захода на посадку по приборам, осуществляемого с непрерывным снижением, без выравнивания в полёте, 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 м (50 фут) над посадочным порогом ВПП, или до точки, где для данного типа воздушного судна должен начинаться манёвр выравнивания перед посадкой.

Зона конечного этапа захода на посадку и взлёта (FATO) - установленная зона, над которой выполняется конечный этап манёвра захода на посадку до режима висения или посадка и с которой начинается манёвр взлёта. В тех случаях, когда FATO должна использоваться вертолётами, выполняющими операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 1, эта установленная зона включает располагаемую зону прерванного взлёта.

Зональная навигация (RNAV) - метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полёт 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.

Коллиматорный индикатор (HUD) - система индикации, отображающая полётные данные на фоне внекабинного пространства в поле зрения пилота в направлении полёта.

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

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

Коммерческая воздушная перевозка - полёт 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.

Контейнер автоматически развёртываемого бортового самописца (ADFR) - комбинация самописца, установленного на борту воздушного судна, который автоматически отделяется от воздушного судна.

Краткое описание соглашения - в тех случаях, когда воздушное судно эксплуатируется на основе соглашения между государством регистрации и другим государством, предусмотренного статьёй 83 bis, краткое описание соглашения представляет собой документ, прилагаемый к зарегистрированному в Совете ИКАО соглашению, предусмотренному статьёй 83 bis, в котором кратко и чётко определяются функции и обязанности, передаваемые государством регистрации другому государству.

Под другим государством, упомянутым в определении выше, понимается государство эксплуатанта, выполняющего коммерческие воздушные перевозки, или государство основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения, выполняющего полёты авиации общего назначения.

Лётное руководство - руководство, касающееся сертификата лётной годности (удостоверения о годности к полётам) и содержащее ограничения, в пределах которых воздушное судно должно считаться годным к полётам, и инструкции, информацию, необходимые членам лётного экипажа для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна.

Максимальная масса - максимальная сертифицированная взлётная масса.

Место стоянки воздушного судна (МС) - выделенный участок на перроне, предназначенный для стоянки воздушного судна.

Место стоянки вертолѐта - место стоянки воздушного судна, которое предназначено для стоянки вертолѐта и, если предусматривается выполнение руления по воздуху, для приземления и отрыва вертолѐта.

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 должно производиться 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 м (7 фут) меньше превышения аэродрома. Минимальная относительная высота снижения для захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения аэродрома.

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 полѐта. В случае захода на посадку по кругу необходим визуальный контакт с ориентирами в районе ВПП.

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

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

Морские операции - операции, при которых значительная часть полѐта в оффшорные пункты и обратно обычно осуществляется над районами моря. Такие операции включают, в числе прочего, обеспечение эксплуатации морских месторождений нефти, газа и полезных ископаемых, а также перевозку морских лоцманов.

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 с точки зрения 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 полёт по маршруту ОВД, схему захода на посадку по приборам или полёт 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 полёта в контексте концепции конкретного воздушного пространства.

Навигационная спецификация - совокупность требований к воздушному судну и лётному экипажу, необходимых для обеспечения полётов в условиях навигации, основанной на характеристиках, в пределах установленного воздушного пространства.

Имеются два вида навигационных спецификаций:

1. Спецификация требуемых навигационных 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.

2. 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.

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

Неблагоприятная обстановка - обстановка, в которой:

а) невозможно выполнить безопасную вынужденную посадку вследствие не подходящего характера поверхности и окружающей обстановки; или

б) находящиеся на борту вертолёта люди не надлежащим образом защищены от воздействия внешних условий; или

в) не обеспечивается развёртывание/возможность проведения поисково-спасательных операций с учётом предполагаемых внешних воздействий; или

г) риск создания угрозы для безопасности людей или имущества на земле является не приемлемым.

Нестеснённая неблагоприятная обстановка – неблагоприятная обстановка за пределами стеснённого района.

Ночь - период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек или иной такой период между заходом и восходом солнца, который 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 полётно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

Опасные грузы - изделия или вещества, которые при перевозке по воздуху способны создавать значительную угрозу для здоровья, безопасности или имущества. Опасные грузы классифицируются в главе 3 АПКР-18.

Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 1 - операции в соответствии с такими лётно-техническими характеристиками, что в случае отказа критического двигателя вертолёт имеет возможность безопасно продолжить полёт до соответствующей посадочной площадки, если только отказ не происходит до достижения точки принятия решения при взлёте (TDP) или после пролёта точки принятия решения на посадку (LDP), когда вертолёт должен быть способен выполнить посадку в пределах зоны прерванного взлёта или посадочной площадки.

Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 2 - операции в соответствии с такими лётно-техническими характеристиками, что в случае отказа критического двигателя вертолёт имеет возможность безопасно продолжить полёт до соответствующей посадочной площадки, за исключением случаев такого отказа в начале манёвра взлёта или в конце манёвра посадки, когда потребуются осуществить вынужденную посадку.

Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 - операции в соответствии с такими лётно-техническими характеристиками, что в случае отказа двигателя в любой момент полёта потребуются осуществлять вынужденную посадку.

Операция - вид или ряд видов деятельности, которые зависят от одинаковых или аналогичных опасных факторов и которые для исключения или снижения риска таких опасных факторов требуют наличия предусмотренного комплекта оборудования или овладения соответствующими навыками пилотирования и поддержания этих навыков. Такие виды деятельности включают, в числе прочего, морские операции, операции по подъёму грузов или оказанию неотложной медицинской помощи.

Пассажир - физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки с перевозчиком, либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключён договор фрахтования воздушного судна. Для расчёта веса коммерческой загрузки, которая входит во взлётную массу воздушного судна, осреднённый вес взрослого пассажира составляет 75 кг в весенне-летний период и 80 кг осенне-зимний период. Вес детей, независимо от сезона года, составляет:

- в возрасте до двух лет - 15 кг;

- от двух до двенадцати лет - 30 кг.

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

План полёта - определённые сведения о намеченном полёте или части полёта воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения. Перед термином «план полёта» могут употребляться слова «предварительный», «представленный», «текущий», или «рабочий» для обозначения условий и различных этапов полёта. Когда перед термином употребляется слово «сообщение», это обозначает содержание и формат передаваемых данных плана полёта.

Поддержание лётной годности - совокупность процессов, обеспечивающих соответствие воздушного судна, двигателя, воздушного винта или составной части действующим требованиям к лётной годности и поддержание в состоянии, соответствующем условиям безопасной эксплуатации, на протяжении срока их службы.

Полёт воздушного судна авиации общего назначения – полёт воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полёта, связанного с выполнением авиационных спецработ.

Полётное время, время полёта: вертолёт - общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолёта, до момента полной остановки вертолёта по окончании полёта и прекращения вращения несущих винтов.

Полёты 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 взлёт при значениях RVR менее 400 м.

Приборные (плохие) метеорологические условия (ПМУ) - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков. Эти величины ниже минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий. Установленные минимумы для визуальных метеорологических условий содержатся в главе 4 АПКР-2.

Пригодный для выполнения полётов - состояние воздушного судна, двигателя, воздушного винта или составной части, при котором они соответствуют их утверждённой конструкции и условиям их безопасной эксплуатации.

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

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

Рабочий план полёта - составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полёта с учётом лётно-технических характеристик вертолёта, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих вертодромах.

Расширенные эксплуатационные возможности - эксплуатационные возможности, разрешённые для полёта воздушного судна с расширенными возможностями и обеспечивающие более низкие эксплуатационные минимумы аэродрома по сравнению с теми, которые были бы обычно разрешены для базового воздушного судна, и основанные на характеристиках систем воздушного судна с расширенными возможностями, использующих имеющуюся внешнюю инфраструктуру.

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

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

Рубеж ухода - самая последняя географическая точка, от которой воздушное судно продолжает полёт по маршруту до аэродрома назначения, а также до имеющегося для данного рейса запасного аэродрома на маршруте.

Руководство полётами - осуществление полномочий в отношении начала, продолжения или окончания полёта, а также изменения маршрута в интересах безопасности воздушного судна, регулярности и эффективности полёта.

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

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

Руководство по лётной эксплуатации (воздушного судна) - руководство, приемлемое для государства эксплуатанта и включающее порядок действий в обычной, особой и аварийной ситуациях, контрольные карты, ограничения, информацию о лётно-технических характеристиках и сведения о системах воздушного судна, а также другие материалы, связанные с эксплуатацией воздушного судна.

Руководство по лётной эксплуатации является частью руководства по производству полётов.

Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания - документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своё временным удовлетворительным выполнением всех плановых и не плановых работ по техническому обслуживанию воздушных судов данного эксплуатанта.

Свидетельство о техническом обслуживании - документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение указанных в нём работ по техническому обслуживанию в соответствии с утверждёнными данными и процедурами, описанными в руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию, или в рамках эквивалентной системы.

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

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

Сектор полётов - полёт или один из серии полётов, который начинается с места стоянки воздушного судна и заканчивается в месте стоянки воздушного судна. Он состоит из:

- подготовки к полёту,
- полётного времени,
- послеполётного периода после сектора полёта или секторов серии полётов.

Серия полётов - серия полётов представляет собой последовательные полёты, которые:

- а) начинаются и заканчиваются в течение периода в 24 ч; и
- б) все выполняются одним командиром воздушного судна.

Сертификат эксплуатанта (СЭ) - сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определённые коммерческие воздушные перевозки.

Система документации по безопасности полётов - комплект взаимосвязанных установленных эксплуатантом документов, содержащих в систематизированном виде информацию, необходимую для полётных наземных операций, и включающих как минимум руководство по производству полётов 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. Система EVS не включает в себя системы ночного видения (NVIS).

Система управления безопасностью полётов (СУБП) – системный подход к управлению безопасностью полётов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, 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.

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

Служебное полётное 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.

Соответствующие нормы летной годности - всеобъемлющие и подробные нормы летной годности, установленные, принятые или признанные Договаривающимся государством 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 полётов/полётный диспетчер - лицо, назначенное эксплуатантом для осуществления контроля и наблюдения за производством полётов, 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 полёта.

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 соответствующему наземному оборудованию, возможностям воздушного

судна и операциям, необходимым для осуществления связи, основанной характеристиках.

Специальное утверждение - специальное утверждение представляет собой документально подтвержденное в эксплуатационных спецификациях разрешение на выполнение коммерческих воздушных перевозок, или утверждение, документально подтвержденное в перечне специальных утверждений, на выполнение некоммерческих воздушных перевозок. Более подробное описание терминов "разрешение", "специальное утверждение", "утверждение" и "принятие" приводится в дополнении Д настоящих Правил.

Стеснённая не благоприятная обстановка - не благоприятная обстановка в пределах стеснённого района.

Схема захода на посадку по приборам (IAP) - серия заранее намеченных манёвров, 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 выполняется посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролёта препятствий в зоне ожидания или на маршруте.

Схемы захода на посадку по приборам классифицируются следующим образом:

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

2. 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.

3. Схема точного захода на посадку (PA). Схема захода на посадку по приборам на основе использования навигационных систем (ILS, MLS, GLS и SBAS CAT I), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А или В.

Типы заходов на посадку по приборам указаны в п. 80 главе 4 настоящих Правил.

Полёты 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 при использовании вертикальной навигации (VNAV) по расчетам, выполненным бортовым оборудованием считаются трехмерными (3D) заходами на посадку по приборам. CDFA с неавтоматизированным расчетом требуемой вертикальной скорости снижения считаются двухмерными (2D) заходами на посадку по приборам.

Техническое обслуживание - проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения лётной годности воздушного судна, 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 типовую конструкцию, для конкретного типа воздушных судов, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствуют началу полёта. В MMEL оговариваются особые эксплуатационные условия, ограничения или правила.

Тип требуемых характеристик связи (тип RCP) - обозначение (например, RCP 240), определяющее значения, присвоенные параметрам RCP, касающимся времени транзакции, непрерывности, готовности и целостности связи.

Точка принятия решения на посадку (LDP) - точка, используемая при определении посадочных характеристик, после которой, в случае отказа двигателя в данной точке, посадка будет продолжена безопасным образом или будет начато выполнение ухода на второй круг. LDP относится только к вертолётам, выполняющим операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 1.

Точка принятия решения при взлёте (TDP) - точка, используемая при определении взлётных характеристик, после которой, в случае отказа двигателя в данной точке, взлёт будет либо прекращён, либо продолжен безопасным образом. Относится только к вертолётам, выполняющим операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 1.

Тренажёрное устройство имитации полёта - любой из следующих трёх видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полёта:

1. Тренажёр, имитирующий условия полёта, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определённого типа воздушного судна, позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, обычную для членов лётного экипажа обстановку и лётно-технические характеристики данного типа воздушного судна.

2. Тренажёр 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 лётно-технические характеристики воздушных судов определённого класса.

3. Тренажёр для основной подготовки к полётам по приборам, который оборудован соответствующими приборами который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полёта воздушного судна по приборам.

Универсальный защитный костюм – защитный костюм, который отвечает в комплексе требованиям, предъявляемым к защитному костюму и спасательному жилету.

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 исполнять служебные обязанности, связанные с безопасностью полетов.

Характерная точка до посадки (DPBL) - точка в пределах этапа захода на посадку и посадки, после которой способность вертолётá продолжать безопасный полёт с одним не работающим двигателем не обеспечивается и потребуется вынужденная посадка. Характерные точки применяются только в отношении вертолётов, выполняющих операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 2.

Характерная точка после взлёта (DPATO) - точка в пределах этапа взлёта и начального набора высоты, до достижения которой способность вертолётá продолжать безопасный полёт с одним не работающим двигателем не обеспечивается и потребуется вынужденная посадка. Характерные точки применяются только в отношении вертолётов, выполняющих операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 2.

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

Член лётного экипажа - имеющий свидетельство член экипажа, которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полётного времени.

Член экипажа - лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определённых обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полётного времени.

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

Эксплуатационные минимумы вертодрома - ограничения использования вертодрома для:

а) взлёта, 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/относительной высоты снижения (MDA/H) и, при необходимости, параметрами облачности;

в) посадки при выполнении трёхмерных (3D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и абсолютной/относительной высоты принятия решения.

Эксплуатационные минимумы аэродрома, основанные на характеристиках (РВАОМ) - более низкие эксплуатационные минимумы аэродрома для конкретных операций взлёта, захода на посадку и посадки по сравнению с минимумами, используемыми при полетах базового воздушного судна.

Минимумы РВАОМ рассчитываются на основе совокупных возможностей воздушного судна и имеющихся наземных средств.

РВАОМ могут быть установлены исходя из расширенных эксплуатационных возможностей.

РВАОМ не ограничиваются полетами по PBN.

Эксплуатационные спецификации - разрешения, условия ограничения, связанные с сертификатом эксплуатанта и зависящие от условий, изложенных в Руководстве по производству полётов.

Электронный полётный планшет (EFB) - электронная информационная система для лётного экипажа, состоящая из оборудования и прикладных программ и позволяющая ему использовать функции EFB по хранению, обновлению, отображению и обработке данных, применяемых при выполнении полёта или обязанностей, связанных с полётом.

Этап взлёта и начального набора высоты - участок полёта от начала взлёта до набора высоты 300 м (1000 фут) над превышением FATO, в случае если полёт планируется выше этой высоты, или до конца набора высоты в других случаях.

Этап полёта по маршруту - участок полёта от окончания этапа взлёта и начального набора высоты до начала этапа захода на посадку и посадки.

В тех случаях, когда невозможно гарантировать надлежащую высоту визуального пролёта препятствий, полёты следует планировать таким образом, чтобы обеспечить пролёт препятствий с достаточным запасом высоты. Для случаев отказа критического двигателя эксплуатантам требуется принятие альтернативных процедур.

Этап захода на посадку и посадки (вертолёты) - участок полёта, начиная с высоты 300 м (1000 фут) над превышением FATO, в случае если полёт планируется выше этой высоты, или от начала снижения в других случаях, до посадки или точки начала ухода на второй круг.

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

Vtoss - минимальная скорость, при которой обеспечивается набор высоты при не работающем критическом двигателе, если остальные двигатели работают в рамках эксплуатационных пределов.

Вышеуказанная скорость, будет определена по показаниям приборов, или достигнута с помощью методики, определённой в лётном руководстве.

Глава 2. Применение

Настоящие Правила разработаны на основе Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации «Эксплуатация воздушных судов. Часть III. Международные полёты. Вертолёты, издание 11-е, включающее поправку № 26 и на основе поправок ИКАО.

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

3. Приложения к настоящим Правилам содержат материал, который дополняет настоящие Правила, и имеют статус требований или рекомендаций

для их прямого применения или использования для разработки соответствующих норм, руководств, инструкций или других документов субъектов гражданской авиации, деятельность которых регулируется настоящими Правилами.

4. Примечания, включённые 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.

5. Все глаголы в тексте требований настоящих Правил формулируются в настоящем времени, изъявительном наклонении. Глагол "должен" действие в императивном смысле означает, что применение правил, процедуры или положений является обязательным.

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

7. Требования, содержащиеся в части III АПКР-6, применимы ко всем вертолётам, занятым в международных коммерческих воздушных перевозках или в международных полётах авиации общего назначения, за исключением того, что эти Требования не применимы к вертолётам, занятым в авиационных спецработах.

Глава 3. Международный коммерческий воздушный транспорт. Общие положения

8. Конвенция о международной гражданской авиации закрепляет за Органом гражданской авиации определённые функции, которые это государство имеет право или обязано – в зависимости от обстоятельств – выполнять, однако Ассамблея признала в резолюции A23-13, что Орган гражданской авиации может оказаться не в состоянии выполнить должным образом свои обязанности в тех случаях, когда воздушные суда арендуются, фрахтуются или обмениваются – в частности, без экипажа – эксплуатантом другого государства, и что Конвенция в таких случаях может не определять должным образом права и обязанности государства эксплуатанта до вступления в силу статьи 83 bis Конвенции.

9. В случае, если международные перевозки выполняются совместно вертолётами, не все из которых зарегистрированы в Кыргызской Республике, ничто в настоящих Правилах не препятствует заинтересованным государствам заключать соглашения о совместном выполнении функций, возлагаемых на Орган гражданской авиации требованиями соответствующих АПКР.

§ 1. Соблюдение законов, правил и процедур

10. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы все сотрудники, будучи за границей, знали, что они должны соблюдать законы, правила и процедуры государств, в пределах которых выполняют полёты его вертолёты.

11. 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 вертодромам и соответствующим аэронавигационным средствам. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы другие члены лётного экипажа были ознакомлены с такими правилами и процедурами, которые касаются их соответствующих обязанностей на борту вертолётa.

12. Информация для пилотов и персонала по производству полётов, касающаяся параметров схем полётов и эксплуатационных процедур, приведена в томе I PANS-OPS. Критерии построения схем визуальных и полётов по приборам приведены в томе II PANS-OPS. Критерии полёта препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, иногда отличаются от принятых в PANS-OPS и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полётов.

13. Эксплуатант или назначенный представитель несёт ответственность за руководство полётами.

14. Это положение не затрагивает прав и обязанностей государства, связанных с эксплуатацией вертолётов, зарегистрированных в данном государстве.

15. Ответственность за руководство полётами возлагается на командира воздушного судна и сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера только в том случае, если утверждённым эксплуатантом методом контроля и наблюдения за производством полётов предусматривается использование персонала сотрудников по обеспечению полётов/полётного диспетчеров.

16. Подробный инструктивный материал по полномочиям, обязанностям и ответственности сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера содержится в документе "Руководство по производству полётов", а требования в отношении возраста, умения, знаний и опыта аттестованных сотрудников по обеспечению полётов/полётных диспетчеров, имеющих свидетельства, содержатся в АПКР-1.

17. Если сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер первым узнает об аварийной ситуации, в результате которой возникает угроза безопасности самолёта или людей, то действия этого лица в соответствии с п. 168 § 31 гл. 2 настоящих Правил, предусматривают, когда это необходимо, незамедлительное уведомление Органа гражданской авиации и соответствующих полномочных органов о характере ситуации и передачу запроса на оказание помощи, если она требуется.

18. Если аварийная обстановка, угрожающая безопасности вертолётa или лиц, требует предприятия действий, которые ведут к нарушению местных правил или процедур, командир вертолётa немедленно уведомляет об этом

соответствующий местный полномочный Орган гражданской авиации. По требованию государства, в котором произошёл инцидент, командир вертолётa представляет доклад о любом таком нарушении соответствующему полномочному органу такого государства. В этом случае командир вертолётa также представляет копию этого доклада государству эксплуатанта. Такие доклады представляются по возможности скорее и обычно в течение десяти дней.

19. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы командиры воздушных судов имели на борту вертолётa всю необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет выполняться полёт вертолётa.

20. Такая информация предоставлена пилоту в Руководстве по производству полётов или в такой другой форме, которая будет сочтена целесообразной.

21. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы члены лётного 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

22. В случае обнаружения Органом гражданской авиации несоблюдения иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур Кыргызской Республики, или каких-либо требований безопасности полётов, 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.

23. В случае уведомления государств, как это предусмотрено в п. 22 § 2 гл. 3 настоящих Правил, если вопрос и его решение заслуживают этого, Орган гражданской авиации приступает к консультациям с государством эксплуатанта и государством регистрации, в зависимости от обстоятельств, в отношении стандартов безопасности полётов, соблюдаемых эксплуатантом.

24. Командир воздушного судна контролирует количество используемого топлива, оставшегося на борту, с целью убедиться, что оно не меньше, чем необходимо для полёта до конкретного места посадки, где можно выполнить безопасную посадку с запланированным финальным резервом топлива.

25. Командир воздушного судна сообщает органам УВД о минимальном остатке топлива путём объявления MINIMUM FUEL в тех случаях, когда он должен выполнить посадку в конкретном месте, но по его расчётам любое изменение действующего разрешения о посадке в этом месте или любые другие задержки, связанные с воздушным движением, могут привести к необходимости выполнения посадки с меньшим количеством топлива, чем запланированный финальный резерв.

26. Объявление о MINIMUM FUEL информирует органы УВД о том, что все запланированные варианты места посадки сократились до одного конкретного места предполагаемой посадки и что отсутствует место для посадки в целях предосторожности и поэтому любые изменения действующего разрешения или задержки воздушного движения могут привести к выполнению посадки с меньшим количеством топлива, чем запланированный финальный резерв. Это не аварийная ситуация, но свидетельство того, что аварийная ситуация может возникнуть, если произойдёт какая-либо дополнительная задержка.

27. Место посадки в целях предосторожности – это место посадки, отличающееся от места предполагаемой посадки, на которое, как предполагается, можно выполнить безопасную посадку до начала потребления запланированного финального резерва топлива.

28. Командир воздушного судна объявляет об аварийном положении с топливом путём передачи сообщения MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL, если, согласно расчётам, количество используемого топлива после посадки на ближайшей площадке, где может быть выполнена безопасная посадка, будет меньше, чем требуемый согласно п. 124 – 129 настоящих Правил финальный резерв топлива.

29. Под запланированным финальным резервом топлива имеется в виду количество топлива, которое рассчитано в п. 124 - 129, и это – минимальное количество топлива, которое должно оставаться после посадки в любом месте посадки. Объявление MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL информирует органы УВД о том, что все имеющиеся варианты посадки сократились до конкретного места посадки и часть финального резерва топлива может быть израсходована перед посадкой.

30. Пилот производит расчёты с целью обоснованно удостовериться, что оставшееся количество топлива после посадки на ближайшей безопасной посадочной площадке будет меньше, чем финальный резерв топлива, принимая при этом во внимание последнюю предоставленную ему информацию и учитывая особенности пролетаемого района (т. е. то, что касается наличия площадок для посадки в целях предосторожности), метеорологические условия и другие заслуживающие внимания обстоятельства.

31. Слова "MAYDAY FUEL" описывают характер аварийной ситуации, как это требуется согласно пункта, б) части II АПКР-10.

32. Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора содержит инструктивный материал, касающийся надзора за производством полётов, выполняемых иностранными эксплуатантами. Руководство также включает инструктивный материал, касающийся консультаций и связанных с ними аспектов, упомянутых в п. 23 § 2 гл. 2 настоящих Правил, в том числе типовую статью ИКАО в отношении обеспечения безопасности полётов, которая в случае её включения в двустороннее или многостороннее соглашение, предусматривает проведение консультаций между государствами, когда любой из сторон двустороннего

или многостороннего соглашения о воздушном обслуживании выявляются проблемы с обеспечением безопасности полётов.

§ 3. Управление безопасностью полётов

33. Эксплуатант вертолётa, имеющего сертифицированную взлётную массу более 7000 кг., или пассажироместимость более 9 человек и оснащённого самописцем полётных данных, должен разработать и осуществлять программу анализа полётных данных в рамках своей системы управления безопасностью полётов.

34. Эксплуатант иногда поручает реализацию программы анализа полётных данных другой стороне, сохраняя за собой общую ответственность за реализацию такой программы.

35. Программа анализа полётных данных не предусматривает применения наказания и обеспечивает адекватные гарантии защиты источника (ов) данных в соответствии АПКР-19.

36. Орган гражданской авиации не разрешают 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 связанному с безопасностью полётов событию, идентифицированному в контексте системы управления безопасностью полётов; ограничиваются соответствующими частями обезличенной расшифровки записей; и подлежат защите, предусматриваемой АПКР-19; или

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

в) используются для инспекции систем бортовых самописцев, предусмотренных в примечания 4.

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

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

б) используются эксплуатантом при осуществлении программы анализа полётных данных, предусмотренной в настоящего Правил;

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

г) обезличены; или

д) предоставляются при условии применения мер защиты.

38. Эксплуатант в рамках своей системы управления безопасностью полётов создаёт систему документации по безопасности полётов, предназначенной для руководства и использования эксплуатационным персоналом.

§ 4. Употребление психоактивных веществ

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

Глава 4. Производство полётов

§ 1. Эксплуатационные средства

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

41. Выражение "обоснованные данные" означает использование эксплуатантом сведений, либо предоставляемых ему в пункте вылета в виде официальной информации, публикуемой службами аэронавигационной информации, либо получаемых из других легко доступных источников.

42. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы о любых неполадках в работе средств, замеченных вовремя полётов, без излишней задержки сообщалось отвечающему за них полномочному органу.

§ 2. Сертификация на право производства полётов и контроль

43. Эксплуатант не занимается выполнением коммерческих воздушных перевозок (авиационных работ, в целях авиации общего назначения), если не имеет действительного сертификата эксплуатанта, выданного Органом гражданской авиации.

44. Сертификат эксплуатанта даёт право эксплуатанту выполнять коммерческие воздушные перевозки (авиационные работы, деятельность в области авиации общего назначения) в соответствии с эксплуатационными спецификациями.

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

46. В Приложении В настоящих Правил содержится инструктивный материал по вопросам выдачи сертификата эксплуатанта.

47. Эксплуатант разрабатывает руководящие принципы и процедуры для третьих сторон, выполняющих работы от его имени.

48. Выдача бессрочного срока действия сертификата эксплуатанта зависит от соблюдения эксплуатантом требований п. 46 настоящих Правил под контролем Органа гражданской авиации.

49. Сертификат эксплуатанта содержит по крайней мере следующие сведения и соответствует формату, приведённому в п.2 главы 23 настоящих Правил:

а) Орган гражданской авиации и выдающий полномочный орган в лице Органа гражданской авиации;

б) номер сертификата эксплуатанта;

в) название эксплуатанта, коммерческое название (если оно другое) и адрес основного места деятельности;

г) дату выдачи и фамилию, подпись и должность представителя Органа гражданской авиации;

д) местонахождение в находящемся на борту контролируемом документе контактной информации, касающейся оперативного руководства.

50. Эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта, содержат по крайней мере информацию, указанную в п. 3 главы 24 и соответствуют формату, данного документа.

51. В Приложении В содержится дополнительная информация, которая может включаться в эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта.

52. Орган гражданской авиации организует систему для проведения сертификации эксплуатанта в целях осуществления постоянного надзора за его деятельностью.

53. Договаривающиеся государства признают действительным сертификат эксплуатанта, выданный другим Договаривающимся государством, при условии, что требования, в соответствии с которыми выдан такой сертификат, по крайней мере равноценны применимым Требованиям, содержащимся в настоящих Правилах и в АПКР-19.

54. Государство учреждает программу, определяющую процедуры осуществления надзора за производством полётов, выполняемых иностранным эксплуатантом, и предпринимает соответствующие действия, когда это необходимо для поддержания безопасности полётов.

55. Эксплуатант выполняет и соблюдает требования воздушного законодательства Кыргызской Республики, в которых осуществляется производство полётов.

56. Эксплуатант обеспечивает наличие руководства по производству полётов для использования соответствующим эксплуатационным персоналом. Руководство по производству полётов 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.

57. Орган гражданской авиации устанавливает требования о том, что эксплуатант обязан предоставить экземпляр руководства по производству полётов со всеми изменениями и/или пересмотренными положениями на рассмотрение и утверждение в Орган гражданской авиации.

58. В случае необходимости эксплуатант может разработать стандартные операционные процедуры как дополнение к руководству по производству полетов для выполнения видов работ, которые рассматриваются и утверждаются Органом гражданской авиации.

59. Положения руководства по производству полетов утверждаются Органом гражданской авиации.

§ 3. Подготовка к полётам

60. Полёт или серия полётов не начинаются до тех пор, пока не будет документально удостоверено, что командир воздушного судна удовлетворён результатами предполётной подготовки, подтверждающими, что:

- а) вертолёт годен к полётам;
- б) приборы и оборудование, предусмотренные в главе 4 настоящих правил для конкретного типа предстоящего полёта, установлены в достаточном количестве для данного рейса;
- в) на вертолёт выдано свидетельство о прохождении технического обслуживания, предусмотренное в п.362, 363 §8 гл.8 настоящих Правил;
- г) масса вертолёта и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полёт с учётом ожидаемых условий полёта;
- д) любой имеющийся на борту груз правильно распределён и надёжно закреплён.
- е) произведена проверка, результаты которой показали, что эксплуатационные ограничения, предусматриваемые в главе 3 настоящих Правил, в ходе намеченного полёта соблюдены;
- ё) соблюдены требования п.95, 96 §15 гл.2 настоящих Правил, касающиеся составления рабочего плана полёта.

61. Заполненную документацию о подготовке к полёту эксплуатант сохраняет в течение 3 месяцев.

62. Рабочий план полёта составляется на каждый намечаемый полёт или серию полётов, утверждается командиром воздушного судна и представляется Органу гражданской авиации. Эксплуатант определяет наиболее эффективный способ представления эксплуатационного плана полёта.

63. В руководстве по производству полётов приводится описание содержания и порядка использования рабочего плана полёта.

64. Запасной вертодром при взлёте, выбирается и указывается в рабочем плане полёта, если погодные условия на вертодроме вылета соответствуют действующим эксплуатационным минимумам данного вертодрома или являются ниже этих минимумов.

65. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома при взлёте, свидетельствует о том, что в расчётное

время его использования условия будут соответствовать эксплуатационным минимумам вертодрома для выполнения данной операции или превышать эти минимумы.

66. При полёте, выполняемом по ППП, в рабочем плане полёта и в плане полёта указывается по крайней мере один запасной вертодром в пункте назначения, за исключением тех случаев, когда:

а) продолжительность полёта и преобладающие метеорологические условия за 1 час до и после расчётного времени прилёта вертолёта на аэродром (вертодром) назначения позволят выполнить заход на посадку и посадка в визуальных метеорологических условиях дают основание для достаточной уверенности в том, что к расчётному времени прилёта вертолёта на вертодром намеченной посадки, а также в течение достаточного периода до и после такого времени, заход на посадку и посадка выполняются в визуальных метеорологических условиях, как это предписывается Органом гражданской авиации; или

б) вертодром намеченной посадки находится в изолированном районе и запасной вертодром отсутствует. Определяется точка возврата (PNR).

67. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома пункта назначения, свидетельствует о том, что в расчётное время его использования условия будут соответствовать эксплуатационным минимумам вертодрома для выполнения данной операции или превышать эти минимумы.

68. При вылете в пункт назначения, где прогнозируются условия ниже эксплуатационных минимумов вертодрома, следует выбирать два запасных вертодрома пункта назначения. Условия на первом запасном вертодроме пункта назначения должны соответствовать эксплуатационным минимумам вертодрома пункта назначения или превышать эти минимумы, а на втором - соответствовать эксплуатационным минимумам запасного вертодрома или превышать эти минимумы.

69. Посадочную массу следует рассчитывать на основе таблиц, представленных в руководстве по производству полётов. При расчёте такой взлётной массы следует принимать во внимание конфигурацию вертолёта, природные условия и работу систем, оказывающих негативное воздействие на лётно-технические характеристики.

70. Полёт, который должен выполняться 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 полёта или в предполагаемом районе выполнения полётов в соответствии с ПВП обеспечат к соответствующему времени возможность соблюдать эти правила.

71. В том случае, когда полёт выполняется в соответствии с ПВП, использование систем ночного видения (NVIS) или других систем улучшенной визуализации не снимает требование соблюдать положения п.113 § 17 гл. 2 настоящих Правил.

72. Полёт, который должен выполняться по ППП, не начинается до тех пор, пока не будет получена информация, которая указывает на то, что

условия на вертодроме назначения или в месте посадки или, если требуется запасной вертодром, по крайней мере на одном запасном вертодроме будут к расчётному времени прилёта соответствовать эксплуатационным минимумам вертодрома или будут более благоприятными.

73. В целях обеспечения адекватного уровня безопасности полётов при определении возможности или невозможности выполнения захода на посадку и посадки на каждом запасном вертодроме или в месте посадки, эксплуатант устанавливает приемлемые для государства эксплуатанта надлежащие дополнительные значения высоты нижней границы облаков и видимости, которые должны быть добавлены к установленным эксплуатантом эксплуатационным минимумам вертодрома или места посадки.

74. Полёт, который должен выполняться в известных или ожидаемых условиях обледенения, начинается только в том случае, когда вертолёт сертифицирован и оборудован для полётов в таких условиях.

75. Полёт, который планируется или намечается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле, не начинается, если вертолёт не прошёл проверку на предмет обнаружения обледенения и, если, по мере необходимости, на нем не были проведены работы по противообледенительной защите. Наросты льда или других образующихся естественным путём загрязнений удаляются, чтобы вертолёт был в состоянии годности к полётам перед выполнением взлёта.

76. Полёт начинается только в том случае, когда вертолёт имеет достаточный запас топлива и масла, гарантирующий, независимо от метеорологических условий и любых ожидаемых в полёте задержек, безопасное завершение полёта. Кроме того, на борту имеется навигационный запас на случай непредвиденных обстоятельств.

77. На борту вертолётов при полётах по ПВП в соответствии с п.118 §17 гл.2 настоящих Правил имеется топливо и масло в количестве, позволяющем, по крайней мере, чтобы вертолёт мог:

- а) выполнять полёт до намеченной посадочной площадки;
- б) иметь финальный резерв топлива для выполнения полёта в течение 20 минут на оптимальной (с точки зрения расхода топлива) скорости;
- в) иметь дополнительное количество топлива, обеспечивающее, по мнению Органа гражданской авиации, полёт при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом.

78. На борту вертолётов при полётах по ППП в соответствии с п.118 §17 гл.2 настоящих Правил топливо и масло в количестве, позволяющем по крайней мере, чтобы вертолёт мог:

1) При отсутствии потребности в запасном вертодроме, выполнять полёт до намеченного вертодрома или места посадки, выполнить заход на посадку, и после этого иметь:

- а) финальный резерв топлива для выполнения полёта в течение 30 мин со скоростью полёта в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над намеченным вертодромом или местом посадки при стандартных температурных условиях и выполнения захода на посадку и посадки;

б) дополнительное количество топлива, обеспечивающее, по мнению государства эксплуатанта, полёт при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом.

2) При наличии потребности в запасном вертодроме выполнять полёт до намеченного вертодрома или места посадки, осуществить заход на посадку и уход на второй круг, а затем:

а) долететь до запасного вертодрома или места посадки, указанного в плане полёта, выполнить заход на посадку, после чего иметь:

б) финальный резерв топлива для выполнения полёта в течение 30 мин со скоростью полёта в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над запасным вертодромом при стандартных температурных условиях, выполнить заход на посадку и посадку; и

в) дополнительное количество топлива, обеспечивающее, по мнению государства эксплуатанта, полёт при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом.

3) в отсутствие запасного вертодрома или места посадки, как предусматривается в п. 98 § 16 гл. 2 настоящих Правил (т. е. место назначения является обособленным), на борту имеется достаточный запас топлива, позволяющий вертолёту выполнять полёт до вертодрома назначения, куда планируется полёт, и затем в течение периода, который, исходя из географических и внешних условий, позволит выполнить безопасную посадку.

79. При расчёте количества топлива и масла, требующегося в соответствии с п.120 § 18 гл. 2 настоящих Правил, учитывается по крайней мере следующее:

а) прогнозируемые метеорологические условия;

б) предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов управления воздушным движением и задержки, связанные с воздушным движением;

в) при выполнении полёта по ППП один заход на посадку по приборам на вертодроме намеченной посадки, включая уход на второй круг;

г) предписанный в руководстве по производству полётов порядок действий при разгерметизации, там, где это применимо, или при отказе одного двигателя во время полёта по маршруту;

д) любые другие условия, которые задерживают посадку вертолёта или вызывают повышенный расход топлива и/или масла.

80. Положения §18 гл.2 настоящих Правил не препятствуют изменению в полёте плана полёта в целях изменения маршрута следования на другой вертодром при условии, что, начиная с точки, где было произведено изменение маршрута полёта, соблюдены требования, содержащиеся в §18 гл.2 настоящих Правил.

81. Расходование топлива после начала полёта для целей, отличающихся от намеченных первоначально в процессе планирования

полёта, требует проведения повторного анализа и, если это применимо, корректировки запланированной операции.

82. Заправка вертолётa топливом при остановившихся вращающихся несущих винтах не производится:

- а) во время посадки или высадки пассажиров; или
- б) во время пополнения запаса кислорода.

83. Заправка вертолётa топливом с пассажирами на борту при остановившихся или вращающихся несущих винтах осуществляется в присутствии и под надлежащим контролем достаточного числа квалифицированного персонала, готового приступить к эвакуации вертолётa и руководить ею с использованием самых практичных, безопасных имеющихся в наличии средств и в кратчайшие сроки. Для достижения этого:

а) лётный экипаж обеспечивает проведение инструктажа пассажиров о необходимых действиях на случай инцидента во время заправки топливом;

б) поддерживается постоянная двусторонняя связь по вертолётному переговорному устройству или с использованием других подходящих средств между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой топливом, и квалифицированным персоналом, находящимся на борту вертолётa. Также, необходимо проявлять осторожность при использовании для этой цели средств радиосвязи из-за потенциальной возможности возникновения блуждающих токов и радиоиндуцированного напряжения.

в) при аварийном останове двигателя лётный экипаж принимает меры к тому, чтобы любой персонал или пассажиры снаружи вертолётa находились на безопасном расстоянии от зоны вращения несущих винтов.

84. Эксплуатант устанавливает порядок и определяет условия, при которых может осуществляться такая заправка топливом.

85. Помимо требований п. 125, настоящих правил в эксплуатационных правилах следует указывать, что принимаются как минимум следующие меры предосторожности:

а) двери со стороны заправочного борта вертолётa по возможности остаются закрытыми, если только они не являются единственными, предназначенными для аварийного выхода дверями;

б) двери со стороны не заправочного борта вертолётa остаются открытыми при благоприятных погодных условиях, если в RFM не указано иное;

в) противопожарные средства надлежащей эффективности расположены таким образом, чтобы их можно было немедленно использовать в случае возникновения пожара;

г) при обнаружении внутри вертолётa паров топлива или возникновения во время заправки топлива другого опасного явления заправка топливом незамедлительно прекращается;

д) пространство на земле или вертолётной площадке под выходами, предназначенными для аварийной эвакуации, должно быть свободным;

е) привязные ремни должны быть отстёгнуты для быстрого покидания вертолётa;

ё) при вращающихся несущих винтах на борту должны оставаться только продолжающие полёт пассажиры.

86. Заправка вертолётa топливом AVGAS (авиационный бензин) или топливом широкой фракции или смесью этих видов топлива с пассажирами на борту не производится.

87. Слив топлива из вертолётa не производится ни в коем случае, когда:

- а) пассажиры находятся на борту;
- б) осуществляется посадка или высадка пассажиров;
- в) пополняется запас кислорода.

88. Положения о заправке воздушного судна топливом содержатся в АПКР-14, а также в Руководстве по аэропортовым службам.

89. При заправке не авиационным керосином, а другими видами топлива либо в том случае, когда во время заправки образуется смесь авиационного керосина с другими видами топлива для турбореактивных двигателей или используется открытый топливопровод, необходимо соблюдать дополнительные меры предосторожности.

90. В тексте используются значения абсолютных высот при стандартной атмосфере, которые приблизительно соответствуют следующим значениям абсолютного давления:

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

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

а) для всех членов экипажа и 10 % пассажиров в течение любого периода времени сверх 30 минут, когда давление в занимаемых ими кабинах будет составлять от 700 до 620 гПа;

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

92. Полёт, который предстоит выполнять вертолёту герметизированными кабинами, начинается только в том случае, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный для всех членов экипажа и части пассажиров, в зависимости от условий выполняемого полёта - в случае разгерметизации, в течение любого периода времени, когда атмосферное давление в любой кабине, занимаемой ими, будет составлять менее 700 гПа. Кроме того, если вертолёт выполняет полёт на абсолютных высотах, где атмосферное давление превышает 376 гПа, и не безопасно снижается в течение 4 мин до абсолютной высоты, где атмосферное давление составляет 620 гПа,

для лиц, занимающих пассажирскую кабину, предусматривается как минимум 10-минутный запас кислорода.

§ 4. Правила, выполняемые в полёте

93. Полёт продолжается в направлении вертодрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчётному времени прилёта посадка на этом вертодроме или по крайней мере на одном из запасных вертодромов пункта назначения будет выполнена с соблюдением эксплуатационных минимумов вертодрома, установленных в соответствии с п.61 § 9 гл. настоящих Правил.

94. Заход на посадку по приборам не продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением вертодрома или далее начала конечного участка захода на посадку, если значение сообщённой видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума вертодрома.

95. Если, после выхода на конечный участок захода на посадку или после снижения ниже 300 м (1000 фут) над превышением вертодрома, значение сообщённой видимости или контрольной RVR становится ниже установленного минимума, заход на посадку продолжается до DA/H или MDA/H. В любом случае вертолёт прекращает заход на посадку на любом вертодроме в той точке, которой не обеспечивается соблюдение ограничений эксплуатационных минимумов, указанных для данного вертодрома.

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

97. О встреченных опасных условиях полёта, кроме тех, которые связаны с метеорологическими условиями, немедленно сообщается соответствующей авиационной станции. Передаваемые таким образом донесения включают подробности, которые возможно оказываются полезными с точки зрения обеспечения безопасности полётов других воздушных судов.

98. Во время взлёта и посадки, все члены лётного экипажа, которым положено исполнять свои обязанности в кабине пилота, находятся на своих рабочих местах.

99. При выполнении полёта по маршруту, все члены лётного 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 вертолёта, или для удовлетворения своих естественных потребностей.

100. Все члены лётного экипажа, находясь на своих рабочих местах, пристёгивают свои поясные привязные ремни.

101. Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которыми также пользуются отдельно.

102. Любой член лётного экипажа, занимающий место пилота, пользуется привязной системой во время взлёта и посадки, все остальные члены лётного экипажа пользуются своими привязными системами во время

взлёта и посадки, если плечевые ремни не мешают им исполнять свои обязанности, а если мешают, то плечевые ремни разрешено отстегнуть, но поясной ремень должен оставаться пристёгнутым.

103. Все члены лётного экипажа при исполнении своих обязанностей, имеющих важное значение для обеспечения безопасной эксплуатации вертолёт в полёте, непрерывно пользуются кислородом для дыхания в любых случаях, когда возникают обстоятельства, для которых необходим запас кислорода в соответствии с п.134 или 135 § 20 гл. 2 настоящих Правил.

104. Для каждой зоны взлёта и конечного этапа захода на посадку или вертодрома, используемого для выполнения полётов по приборам, устанавливаются одна или несколько схем захода на посадку по приборам, которые утверждаются и публикуются Органом гражданской авиации или государством, отвечающим за эксплуатацию вертодрома, если вертодром находится за пределами территории какого-либо государства.

105. Все вертолёты, выполняющие полёт в соответствии с ППП, соблюдают схему захода на посадку по приборам, утверждённую Органом гражданской авиации или государством, в котором расположен данный вертодром, или государством, отвечающим за эксплуатацию вертодрома, если вертодром находится за пределами территории какого-либо государства.

106. Критерии построения схем полётов по приборам, пролёта препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, иногда отличаются. Знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полётов.

107. Эксплуатант должен принять меры к тому, чтобы процедуры взлёта и посадки учитывали необходимость сведения к минимуму воздействия шума вертолёт.

108. Эксплуатант устанавливает политику и процедуры, утверждаемые Органом гражданской авиации, для обеспечения выполнения проверок и управления расходом топлива в полёте.

109. Командир воздушного судна контролирует количество используемого топлива, оставшегося на борту, с целью убедиться, что оно не меньше, чем необходимо для полёта до конкретного места посадки, где выполнится безопасная посадка с запланированным финальным резервом топлива.

110. Командир воздушного судна сообщает органам УВД о минимальном остатке топлива путём объявления MINIMUM FUEL в тех случаях, когда он должен выполнить посадку в конкретном месте, но по его расчётам любое изменение действующего разрешения о посадке в этом месте или любые другие задержки, связанные с воздушным движением, приведут к необходимости выполнения посадки с меньшим количеством топлива, чем запланированный финальный резерв.

111. Объявление о MINIMUM FUEL информирует органы УВД о том, что все запланированные варианты места посадки сократились до одного конкретного места предполагаемой посадки и что отсутствует место для посадки в целях предосторожности и поэтому любые изменения действующего разрешения или задержки воздушного движения приведут к

выполнению посадки с меньшим количеством топлива, чем запланированный финальный резерв. Это не аварийная ситуация, но свидетельство того, что аварийная ситуация возникнет, если произойдёт какая-либо дополнительная задержка.

112. Место посадки в целях предосторожности - это место посадки, отличающееся от места предполагаемой посадки, на которое, как предполагается, выполнится безопасная посадка до начала потребления запланированного финального резерва топлива.

113. Командир воздушного судна объявляет об аварийном положении с топливом путём передачи сообщения MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL, если, согласно расчётам, количество используемого топлива после посадки на ближайшей площадке, где будет выполнена безопасная посадка, будет меньше, чем требуемый согласно п.120 §18 гл. 2 настоящих Правил финальный резерв топлива.

114. Под запланированным финальным резервом топлива имеется в виду количество топлива, которое рассчитано в п. 120 и 121 §18 гл. 2 настоящих Правил и это - минимальное количество топлива, которое должно оставаться после посадки в любом месте посадки. Объявление MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL информирует органы УВД о том, что все имеющиеся варианты посадки сократились до конкретного места посадки и часть финального резерва топлива будет израсходована перед посадкой.

115. Пилот производит расчёты с целью обоснованно удостовериться, что оставшееся количество топлива после посадки на ближайшей безопасной посадочной площадке будет меньше, чем финальный резерв топлива, принимая при этом во внимание последнюю предоставленную ему информацию и учитывая особенности пролетаемого района (т.е. то, что касается наличия площадок для посадки в целях предосторожности), метеорологические условия и другие заслуживающие внимания обстоятельства.

116. Слова "MAYDAY FUEL" описывают характер аварийной ситуации, как это требуется согласно части II АПКР-10.

§ 5. Обязанности командира вертолётa

117. Командир вертолётa несёт ответственность за управление вертолётom и его безопасность, а также за безопасность всех членов экипажа, пассажиров и груза, находящихся на борту с момента запуска двигателя(ей) и до момента полной остановки вертолётa по окончании полётa, выключения двигателя(ей) и прекращения вращения лопастей несущих винтов.

118. Командир вертолётa принимает меры к тому, чтобы досконально соблюдались контрольные карты, предусматриваемые в п. 842 §7 гл. 2 настоящих Правил.

119. Командир вертолётa несёт ответственность за уведомление ближайшего органа ОВД - путём использования наиболее быстрых доступных ему средств - о любом происшествии с вертолётom, приведшем к серьёзным

телесным повреждениям со смертельным исходом любого лица или нанесению существенного ущерба вертолёту или имуществу.

120. Определение термина "серьёзное телесное повреждение" содержится в АПКР-13.

121. Командир вертолёта несёт ответственность за сообщение эксплуатанту после завершения полёта обо всех известных или подозреваемых дефектах в вертолёте.

122. Командир вертолёта несёт ответственность за ведение бортового журнала или составление генеральной декларации, содержащих сведения, перечисленные в п. 416 § 2 гл. 5 настоящих Правил.

§ 6. Обязанности сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера

123. Сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер, в соответствии с методом осуществления контроля и наблюдения производством полётов согласно п.34 §1 гл. 2 настоящих Правил, выполняет следующие обязанности:

а) оказывает помощь командиру вертолёта в подготовке к полёту и обеспечивает соответствующую информацию;

б) оказывает помощь командиру вертолёта в подготовке рабочего плана полёта и плана полёта для ОВД, подписывает, когда это применимо, и представляет план полёта для ОВД соответствующему органу ОВД;

в) с помощью соответствующих средств обеспечивает командира вертолёта в полёте информацией, которая необходима для безопасного выполнения полёта.

124. В случае аварийной обстановки сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер:

а) инициирует выполнение процедур, предусмотренных руководством по производству полётов, избегая при этом предприятия любого действия, которое противоречило бы правилам УВД; и

б) передаёт командиру воздушного судна информацию, касающуюся безопасности полётов, которая необходима для безопасного выполнения полёта, включая информацию, касающуюся любых изменений плана полёта, необходимость которых возникает в ходе этого полёта.

125. Командир воздушного судна передаёт вышеуказанную информацию сотруднику по обеспечению полётов/полётному диспетчеру, в частности в контексте аварийных ситуаций.

126. В равной степени важно, чтобы в ходе этого полёта командир воздушного судна также передавал аналогичную информацию сотруднику по обеспечению полётов/полётному диспетчеру, в частности в контексте аварийных ситуаций.

§ 7. Ручной багаж

127. Эксплуатант обеспечивает надлежащее и надёжное размещение всего багажа, перевозимого на вертолёт и в пассажирском салоне.

§ 8. Контроль утомления

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

а) нормативные правила в отношении норм полётного времени, служебного полётного времени, служебного времени и времени отдыха;

б) правила, касающиеся системы управления рисками, связанными с утомлением (FRMS), в соответствии с положениями примечания 7, если в целях контроля утомления эксплуатанту разрешается использовать систему FRMS.

129. Государство эксплуатанта требует, чтобы эксплуатант, в соответствии с п. 184 настоящих Правил и в целях управления связанными с утомлением рисками для безопасности полётов, разрабатывал одно из следующих:

а) нормы полётного времени, служебного полётного времени, служебного времени и требования в отношении времени отдыха, соответствующие нормативным правилам контроля утомления, установленным государством эксплуатанта; или

б) систему FRMS, отвечающую правилам, установленным государством эксплуатанта для всех видов полётов; или

в) систему FRMS, отвечающую требованиям правил, установленных государством эксплуатанта в отношении определённых видов выполняемых полётов, а в отношении остальных видов полётов – предписывающим нормативным правилам контроля утомления, установленным государством эксплуатанта.

130. 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 полётов (СУБП) в соответствии с положениями АПКР-19.

131. Эксплуатант ведёт учёт полётного времени, полётного служебного времени, служебного времени и времени отдыха всех членов своих лётных и кабинных экипажей за период времени, установленный государством эксплуатанта.

132. Если эксплуатант соблюдает предписывающие нормативные правила контроля утомления при предоставлении части или всех своих услуг, Орган гражданской авиации:

а) требует, чтобы эксплуатант ознакомил свой персонал, осуществляющий контроль утомления, с их обязанностями и принципами контроля утомления;

б) может в исключительных случаях утвердить отклонения от этих правил на основе оценки риска, представленной эксплуатантом. Утвержденные отклонения обеспечивают эквивалентный или более высокий уровень безопасности полётов по сравнению с уровнем, обеспечиваемым на основе нормативных правил контроля утомления.

133. В том случае, если эксплуатант внедряет систему FRMS для управления связанным с утомлением риском для безопасности полётов при предоставлении части или всех своих услуг, Орган гражданской авиации:

а) требует, чтобы этот эксплуатант обеспечил наличие процессов для объединения функций FRMS с другими своими функциями управления безопасностью полётов;

б) требует, чтобы этот эксплуатант установил максимальные значения продолжительности полётного времени, служебного полётного времени и служебного времени и минимальные значения продолжительности времени отдыха;

в) утверждает систему FRMS эксплуатанта до того, как она начнёт применяться вместо части или всех нормативных правил контроля утомления. Утвержденная система FRMS обеспечивает эквивалентный или более высокий уровень безопасности полётов по сравнению с нормативными правилами контроля утомления.

Глава 5. Эксплуатационные ограничения лётно-технических характеристик сертифицированных вертолётов

§ 1. Общие положения

134. Вертолёты эксплуатируются в соответствии с нормами лётно-технических характеристик, установленными или признанными (принятыми) Органом гражданской авиации, согласно применяемым Стандартам настоящей главы.

135. В условиях, когда безопасное продолжение полёта не обеспечивается в случае отказа критического двигателя, операции вертолётов осуществляются, таким образом, который предусматривает соответствующий учёт выполнения безопасной вынужденной посадки.

136. В условиях, когда безопасное продолжение полёта не обеспечивается в случае отказа критического двигателя, операции вертолётов осуществляются в таких условиях погоды и освещённости и по таким маршрутам и направлениям ухода на запасной аэродром, которые позволяют выполнять безопасную вынужденную посадку.

137. Несмотря на положения п. 194 настоящих Правил государство эксплуатанта может, основываясь на результатах оценки риска, допускать возможность включения в установленные в соответствии с положениями п.

190 Требования лётно-технических характеристик информации об отклонениях, не предусматривающих выполнение безопасной вынужденной посадки. При оценке риска как минимум учитываются:

- а) тип и условия операции;
- б) район/местность, над которой выполняется полет;
- в) вероятность и продолжительность отказа критического двигателя, и допустимость такого события;
- г) процедуры и системы для осуществления мониторинга и поддержания надёжности двигателя (ей);
- д) подготовка персонала и эксплуатационные процедуры, направленные на смягчение последствий отказа критического двигателя;
- е) оборудование вертолёт.

138. В тех случаях, когда Орган гражданской авиации разрешает выполнение операций в ПМУ в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3, такие операции осуществляются согласно положениям пп.215-218 § 5 гл. 5 настоящих Правил.

§ 2. Эксплуатационные ограничения лётно-технических характеристик, применяемые к сертифицированным вертолётам.

139. Стандарты, содержащиеся в п.199-204 § 2 и 3 гл. 5 настоящих правил, применяются к сертифицированным вертолётам.

140. Уровень лётно-технических характеристик, определяемый соответствующими частями норм лётно-технических характеристик, упомянутых в п.190 §1 гл.3 настоящих Правил и касающихся вертолётов, указанных в п.198 §2 гл.3 настоящих Правил, соответствует общему уровню, предусмотренных требованиями настоящей главы.

141. Вертолёт эксплуатируется в соответствии с положениями удостоверения о годности к полётам и в пределах утверждённых эксплуатационных ограничений, содержащихся в лётном руководстве данного вертолёт.

142. 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, включая те, которые не охвачены специально положениями настоящей главы.

143. Полёт начинается только в том случае, когда информация о лётно-технических характеристиках, содержащаяся в лётном руководстве, указывает на то, что в предстоящем полёте будут выполнены требования, содержащиеся в п.203-204 § 2 гл.5 настоящих Правил.

144. При исполнении требований, содержащихся в настоящей главе, следует учитывать все факторы, которые в значительной степени влияют на лётно-технические характеристики вертолёт (например, масса, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению вертолётной площадки, температура, ветер и состояние

поверхности). Такие факторы учитываются непосредственно как эксплуатационные параметры или косвенно с помощью допусков или запасов, которые предусматриваются при установлении лётно-технических характеристик или включаются в нормы лётно-технических характеристик, в соответствии с которыми эксплуатируется данный вертолёт.

145. Масса вертолёта в начале взлёта не превышает массу, при которой соблюдаются упомянутые в п.190 § 2 гл. 5 настоящих Правил нормы лётно-технических характеристик, с учётом предполагаемого уменьшения массы в ходе полёта и такого слива топлива, как это представляется целесообразным.

146. Масса вертолёта в начале взлёта ни в коем случае не превышает максимальную взлётную массу, установленную в лётном руководстве вертолёта с учётом факторов, указанных в п.203 § 2 гл. 5 настоящих Правил.

147. Расчётная масса вертолёта к расчётному времени приземления на вертодроме намеченной посадки и на любом запасном вертодроме ни в коем случае не превышает максимальную посадочную массу, установленную в лётном руководстве вертолёта с учётом факторов, указанных в п.203 § 2 гл. 5 настоящих Правил.

148. Масса вертолёта в начале взлёта или к расчётному времени приземления на вертодроме намеченной посадки и на любом запасном вертодроме ни в коем случае не превышает соответствующую максимальную массу, при которой было продемонстрировано соответствие вертолёта применяемым требованиям по сертификации по шуму, в части I содержащиеся в АПКР-16, если на это не получено разрешение - в виде исключения для некоторых вертолётных площадок, где отсутствует проблема беспокоящего воздействия шума, от Органа гражданской авиации, на территории которого расположена данная вертолётная площадка.

149. Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 1. Вертолёт способен в случае отказа критического двигателя, распознаваемого в точке принятия решения при взлёте или до этой точки, прервать взлёт и остановиться в пределах располагаемой зоны прерванного взлёта или, в случае отказа критического двигателя, распознаваемого в точке принятия решения при взлёте или после этой точки, продолжить взлёт, обеспечивая пролёт с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полёта, пока вертолёт не будет в состоянии соблюдать условия, указанные в п. 1) п. 206 § 3 гл. 5 настоящих Правил

150. Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 2. Вертолёт способен в случае отказа критического двигателя в любой момент после достижения ДРАТО продолжить взлёт, обеспечивая пролёт с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полёта, пока вертолёт не будет в состоянии соблюдать условия, указанные в пп.1) п.206 §3 гл.3 настоящих Правил. Отказ критического двигателя до достижения ДРАТО заставит вертолёт выполнить вынужденную посадку; в этой связи применяются условия, указанные в п.190 §1 гл.3 настоящих Правил.

151. Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3. Отказ двигателя в любой точке траектории полёта

будет заставлять вертолёт выполнять вынужденную посадку; в этой связи применяются условия, указанные в п.183 §1 гл.5 настоящих Правил.

152. Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками классов 1 и 2. Вертолёт способен в случае отказа критического двигателя в любой точке этапа полёта по маршруту продолжить полёт до места, в котором будут выполнены условия, для операций в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 1, или условия, для операций в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 2, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты в любой точке полёта.

153. Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3. Вертолёт способен при всех работающих двигателях выполнять полёт по своему намеченному маршруту или запланированным изменённым маршрутам, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты в любой точке полёта. Отказ двигателя в любой точке траектории полёта будет заставлять вертолёт выполнять вынужденную посадку, в этой связи применяются условия, в п. 205 настоящих Правил.

154. Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 1. В случае отказа критического двигателя, распознаваемого в любой точке этапа захода на посадку и посадки до точки принятия решения о посадке, вертолёт способен на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролёта всех препятствий вдоль траектории захода на посадку выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролёт всех препятствий вдоль траектории полёта с надлежащим запасом высоты, эквивалентным указанному в п. 208. В том случае, когда отказ происходит после точки принятия решения о посадке, вертолёт способен выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции.

155. Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 2. В случае отказа критического двигателя до DPVL вертолёт способен, на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролёта всех препятствий вдоль траектории захода на посадку, выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролёт всех препятствий вдоль траектории полёта с надлежащим запасом, эквивалентным указанному в п. 209. Отказ двигателя после DPVL заставит вертолёт выполнить вынужденную посадку, в этой связи применяются условия, указанные в п. 205 настоящих Правил.

156. Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3. Отказ двигателя в любой точке траектории полёта будет заставлять вертолёт выполнять вынужденную посадку, в этой связи применяются условия, указанные в п. 205 настоящих Правил.

§ 3. Сведения о препятствиях

157. Эксплуатант использует имеющиеся данные о препятствиях для разработки процедур взлёта, начального набора высоты, захода на посадку и посадки с соблюдением положений норм лётно-технических характеристик, установленных Органом гражданской авиации.

§ 4. Дополнительные требования к операциям вертолётов, выполняемым в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в приборные (плохие) метеорологические условия (далее-ПМУ), за исключением специальных полётов по ПВП

158. Операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ выполняются только над поверхностью, характер которой считается приемлемым Органу гражданской авиации, над территорией которого осуществляются операции.

159. При утверждении операций вертолётов, выполняемых в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ, Орган гражданской авиации принимает меры по обеспечению соответствия вертолёта для полётов по ППП и поддержанию общего уровня безопасности полётов, предусмотренного положениями АПКР-6 и 8, за счёт:

- а) надёжности двигателя;
- б) используемых эксплуатантом процедур технического обслуживания, практики эксплуатации и программ подготовки экипажей;
- в) установленного оборудования.

160. Эксплуатанты вертолётов, выполняющих операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ, имеют программу контроля состояния двигателя и используют для контроля двигателей рекомендованные изготовителями двигателя и вертолёта приборы, системы и процедуры эксплуатации/технического обслуживания.

161. В целях сведения к минимуму возникновения механических отказов вертолёт, выполняющие операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ, должны использовать контроль уровня вибраций в системе привода рулевого винта.

Глава 6. Бортовые приборы, оборудования и полётная документация вертолёта

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

§ 1. Общие положения

163. Кроме оборудования, минимально необходимого для выдачи удостоверения о годности к полётам, на борту вертолётов при необходимости

устанавливаются или находятся приборы, оборудование и полётная документация, предписываемые в нижеследующих пунктах, в зависимости от используемого вертолётa и условий, в которых должен выполняться полёт. Предписываемые приборы и оборудование, включая их установку, согласовываются с Органом гражданской авиации.

164. На борту вертолётa находятся официально заверенная копия сертификата эксплуатанта и экземпляра эксплуатационных спецификаций, относящихся к данному типу вертолётa и установленных в связи с таким сертификатом. Сертификат и связанные с ним разрешения, включают английский перевод.

165. Положения, касающиеся содержания сертификата эксплуатанта и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, приведены в пп.37 и 38 § 2 гл. 2 настоящих Правил.

166. Эксплуатант включает в руководство по производству полётов утверждённый эксплуатантом минимальный перечень оборудования (MEL), который позволяет командиру вертолётa определять возможность начала или продолжения полёта из любого промежуточного пункта при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы. Орган гражданской авиации принимает меры к тому, чтобы MEL не оказывал влияния на соответствие вертолётa требованиям лётной годности, применяемым в государстве регистрации.

167. В случае отсутствия типового минимального перечня оборудования (MMEL), который необходим для разработки эксплуатантом минимального перечня оборудования (MEL) разрешается использовать перечень допустимых отказов и неисправностей, содержащегося в руководстве по лётной эксплуатации конкретного типа воздушного судна.

168. Эксплуатант обеспечивает наличие у эксплуатационного персонала и членов экипажа руководством по лётной эксплуатации для каждого эксплуатируемого типа воздушного судна, в котором определяется порядок действий в обычной, внештатной и аварийной ситуациях при эксплуатации данного воздушного судна. Руководство содержит сведения о системах воздушного судна и о подлежащих использованию контрольных картах. Структура руководства отражает аспекты человеческого фактора. Руководство является легко доступным для лётного экипажа при выполнении всех полётных операций.

169. На борту вертолётa, эксплуатируемого в соответствии с соглашением, заключённым между Органом гражданской авиации и государством эксплуатанта, предусмотренным статьёй 83 bis, находится официально заверенная копия краткого описания соглашения в электронном или в распечатанном виде.

170. При осуществлении надзора, например, при проведении проверок на перроне, для определения функций и обязанностей, передаваемых в соответствии с соглашением государству эксплуатанта, инспектору по безопасности полётов Органа гражданской авиации предоставляется доступ к краткому описанию соглашения, предусмотренного статьёй 83 bis.

171. Краткое описание соглашения направляется Органом гражданской авиации или государством эксплуатанта в ИКАО совместно с соглашением, предусмотренным статьёй 83 bis, для регистрации в Совете ИКАО.

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

§ 2. Все вертолётты: все полётты

173. Вертолёт оснащается приборами, которые позволяют лётному экипажу контролировать траекторию полётта вертолётта, выполнять любые требуемые правилами манёвры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного вертолётта, в ожидаемых условиях эксплуатации.

174. Вертолёт оснащается:

а) запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах. Запасы медицинских средств должны включать:

1) комплект первой помощи;

2) для вертолёттов, на которых требуется перевозить кабинный экипаж в качестве членов лётного состава экипажа, универсальный профилактический комплект, предназначенный для использования кабинным экипажем при оказании помощи в случаях ухудшения состояния здоровья, связанных с предполагаемым инфекционным заболеванием или заболеванием в результате вступления в контакт с жидкими компонентами организма.

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

1) в кабине лётного экипажа; и

2) в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины лётного экипажа и к которому члены экипажа не имеют прямого доступа;

3) креслом или спальным местом для каждого лица, определяемого Органом гражданской авиации;

4) поясным привязным ремнём на каждом, кресле и ограничительными ремнями на каждом спальном месте;

5) привязными системами на каждом, кресле лётного экипажа. Привязная система на каждом, кресле пилота включает устройство, которое автоматически ограничивает движение корпуса пилота в случае резкого торможения.

175. В тех случаях, когда предусмотрено спаренное управление, привязная система на каждом кресле пилота должна включать устройство фиксации верхней части тела, препятствующее вмешательству сидящего в кресле в управление вертолёттом в случае утраты им работоспособности.

176. В зависимости от конструкции для этой цели достаточен замок на инерционном барабанном устройстве.

177. Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которыми также пользуются отдельно.

178. Средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

1) когда необходимо пристегнуть привязные ремни или привязные системы;

2) когда и как следует пользоваться кислородным оборудованием, если на борту вертолѐта предусмотрен кислород;

3) когда следует воздерживаться от курения;

4) где, находятся спасательные жилеты или аналогичные индивидуальные плавсредства и как следует пользоваться ими, если такие средства предусмотрены на борту;

5) где расположены и как открываются аварийные выходы;

179. Если предохранители используются, запасными электрическими предохранителями соответствующих размеров для замены предохранителей, расположенных в доступных во время полѐта местах.

180. Любой состав, используемый во встроенной системе пожаротушения мусоросборника для полотенец, бумаги и отходов в каждом туалете вертолѐта, индивидуальный сертификат лѐтной годности которого впервые выдан 31 декабря 2011 года или после этой даты и любой огнегасящий состав, используемый в переносном огнетушителе вертолѐта, индивидуальный сертификат лѐтной годности которого впервые выдан 31 декабря 2016 года или после этой даты:

а) отвечает минимальным требуемым характеристикам, применяемым в Органе гражданской авиации;

б) не относится к типу веществ, перечисленных в Монреальском протоколе по веществам, разрушающим озоновый слой (1987), как это представлено в Руководстве по Монреальскому протоколу по веществам, разрушающим озоновый слой.

181. Вертолѐт имеет на борту:

а) руководство по производству полѐтов, предписываемое в пп.60-62 §3 гл.4 настоящих Правил или его части, которые относятся к производству полѐтов;

б) лѐтное руководство вертолѐта или другие документы, содержащие информацию о лѐтно-технических характеристиках, которая требуется для применения положений главы 3 настоящих Правил или любую другую информацию, необходимую для эксплуатации вертолѐта в соответствии с удостоверением о годности к полѐтам, если эти данные отсутствуют в руководстве по производству полѐтов;

в) уточнённые и удобные для пользования карты, которые должны включать маршрут намеченного полѐта и любой маршрут, которыми, возможно, придётся воспользоваться в случае отклонения от основного маршрута.

182. Если на вертолётe маркируются подходящие места вскрытия фюзеляжа, производимого спасательными командами в аварийной обстановке, эти места маркируются так, как показано ниже (см. Рис.1). Маркировочные знаки наносятся красной или жёлтой краской и при необходимости обводятся белой окантовкой для их выделения на окружающем фоне.

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

184. Настоящий Стандарт не означает, что на всех вертолётaх должны предусматриваться места аварийного вскрытия фюзеляжа.

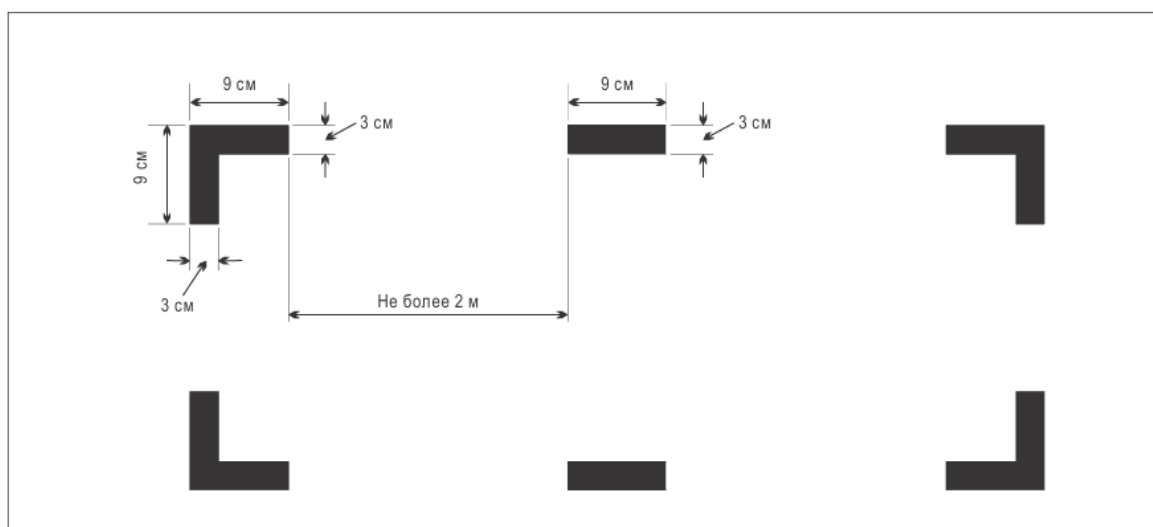


Рис.1. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа

§ 3. Бортовые самописцы

185. Ударостойкие бортовые самописцы состоят из одной или нескольких следующих систем:

- самописца полётных данных (FDR);
- бортового речевого самописца (CVR);
- бортового регистратора визуальной обстановки (AIR);
- регистратора линии передачи данных (DLR).

186. Визуальная обстановка и информация линии передачи данных иногда регистрируются или CVR, или FDR.

187. Комбинированные самописцы (FDR/CVR) используются с целью выполнения содержащихся в настоящих Авиационных правилах требований к оснащению вертолётов бортовыми самописцами.

188. Подробный инструктивный материал относительно бортовых самописцев содержится в Главы 4 настоящих Правил.

189. Облегчённые бортовые регистраторы состоят из одной или нескольких следующих систем:

- бортовой системы регистрации данных (ADRS);

- системы регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS);
- бортовой системы регистрации визуальной обстановки (AIRS);
- системы регистрации линии передачи данных (DLRS).

190. Визуальная обстановка и информация линии передачи данных иногда регистрируются или CARS, или ADRS.

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

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

193. Все вертолёты с максимальной сертифицированной взлётной массой более 3175 кг, индивидуальные сертификаты лётной годности которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, оснащаются FDR, которые регистрируют по крайней мере первые 48 параметров, перечисленных в таблице A4-1 добавления 4.

194. Все вертолёты с максимальной сертифицированной взлётной массой более 7000 кг или с конфигурацией более 19 пассажирских кресел, индивидуальные сертификаты лётной годности которых впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, оснащаются FDR, которые регистрируют по крайней мере первые 30 параметров.

195. Все вертолёты с максимальной сертифицированной взлётной массой более 3175 и до 7000 кг включительно, индивидуальные сертификаты лётной годности которых впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, следует оснащать FDR, которые должны регистрировать по крайней мере первые 15 параметров, перечисленных в таблице A4-1 добавления 4.

196. Все вертолёты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлётной массой, более 2250 кг и до 3175 кг включительно, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству 1 января 2018 года или после этой даты, оснащаются:

а) FDR, которые регистрируют по крайней мере первые 48 параметров; или

б) AIR класса C или AIRS, которые регистрируют по крайней мере параметры траектории полёта и скорости, отображённые на дисплее для пилота (ов); или

в) ADRS, которая регистрирует первые 7 параметров, перечисленных в таблице A4-1 добавления 4.

197. Все вертолёты с максимальной сертифицированной взлётной массой 3175 кг или менее, индивидуальные сертификаты лётной годности

которых впервые выданы 1 января 2018 года или после этой даты, следует оснащать:

а) FDR, которые должны регистрировать по крайней мере первые 48 параметров перечисленных в таблице А4-1 добавления 4; или

б) AIR класса С или AIRS, которые должны регистрировать по крайней мере параметры траектории полёта и скорости, отображённые на дисплее для пилота (ов); или

в) ADRS, которая должна регистрировать первые 7 параметров, перечисленных в таблице А4-1 добавления 4.

198. Все вертолёты с максимальной сертифицированной взлётной массой более 3175 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству 1 января 2023 года или после этой даты, оснащаются FDR, способными регистрировать по крайней мере первые 53 параметра, перечисленных в таблице А4-1 добавления 4.

199. Все вертолёты с максимальной сертифицированной взлётной массой более 3175 кг, индивидуальные сертификаты лётной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, следует оснащать FDR, способными регистрировать по крайней мере первые 53 параметра перечисленные в таблице А4-1 Приложения 4.

200. FDR, ADRS, AIR или AIRS не используют механическую запись на фольгу, регистрацию методом частотной модуляции (ЧМ), запись на фотоплёнку или на магнитную плёнку.

201. Все FDR сохраняют информацию, зарегистрированную в течение по крайней мере последних 10 ч их работы.

202. Все вертолёты с максимальной сертифицированной взлётной массой более 7000 кг, оснащаются CVR. Если вертолёт не оснащён FDR, то на CVR регистрируется по крайней мере число оборотов несущего винта.

203. Все вертолёты с максимальной сертифицированной взлётной массой более 3175 кг, индивидуальные сертификаты лётной годности которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, следует оснащать CVR. Если вертолёт не оснащён FDR, то на CVR следует регистрировать по крайней мере число оборотов несущего винта.

204. CVR и CARS не используют запись на магнитную ленту или проволоку.

205. Все вертолёты, которые требуется оснащать CVR, оснащаются CVR, которые сохраняют информацию, записанную в течение по крайней мере последних 2 ч его работы.

206. На всех вертолётах, индивидуальные удостоверения о годности, к полётам которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, для передачи данных предусматривается установка CVR, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются бортовым самописцем.

207. На всех вертолётах, индивидуальные сертификаты лётной годности которых впервые выданы до 1 января 2016 года, на которых предусматривается установка CVR и которые модифицированы 1 января 2016 года или после этой даты сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем, за исключением

случаев, когда установленное оборудование связи по линии передачи данных соответствует конструкции типа или модификации воздушного судна, которые были впервые утверждены до 1 января 2016 года.

208. На всех вертолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых 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. 5.1.2 добавления 4 видов применения связи по линии передачи данных, сообщения, передаваемые по такой линии связи, следует регистрировать ударостойким бортовым самописцем.

209. Минимальная длительность записи равна длительности записи на CVR.

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

211. Бортовые самописцы конструируются, располагаются и устанавливаются таким образом, чтобы обеспечить максимальную практически осуществимую защиту записи в целях сохранения, восстановления и расшифровки зарегистрированных данных. Бортовые самописцы отвечают предписанным техническим требованиям к ударостойкости и противопожарной защите.

212. Бортовые самописцы в течение полетного времени не выключаются.

213. 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 Требованиях АПКР-13.

214. Необходимость изъятия записей, сделанных самописцем на борту вертолета, будет определяться полномочным органом государства, в котором проводится расследование, с учетом серьезности происшествия и его обстоятельств, включая последствия для эксплуатации.

215. Положения об ответственности эксплуатанта за сохранение записей бортовых самописцев содержатся в пунктах главы 9.

216. В процессе эксплуатации проводятся проверки и оценки записей систем бортовых самописцев в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности самописцев.

217. Процедуры осмотра систем бортовых самописцев приводятся в главе 25.

218. Согласно требованиям документация, связанная с параметрами FDR, которая предоставляется эксплуатантами полномочным органам по расследованию авиационных происшествий, должна быть в электронном формате и учитывать отраслевые спецификации.

§ 4. Приборы и оборудование для выполнения дневных и ночных полётов по ПВП и ППП

219. Выполнение требований к пилотажным приборам, указанных в п.271, 272 и 273 § 4 гл. 6 настоящих Правил, обеспечено путём использования сочетания приборов или электронных дисплеев.

220. Все вертолёты, выполняющие дневные полёты по ПВП, оснащаются:

- а) магнитным компасом;
- б) точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;
- в) точным барометрическим высотомером;
- г) указателем воздушной скорости;
- д) указателем пространственного положения (авиагоризонтом);
- е) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые предписаны Органом гражданской авиации.

221. Все вертолёты, выполняющие ночные полёты по ПВП, оснащаются:

- а) оборудованием, указанным в п.272 § 4 гл. 6 настоящих Правил;
- б) указателем пространственного положения (авиагоризонтом) для каждого предусмотренного пилота и одним дополнительным указателем пространственного положения;
- в) указателем скольжения;
- г) указателем курса (гироскопом);
- д) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения;
- е) такими дополнительными приборами или оборудованием, как это предписано Органом гражданской авиации, а также следующими огнями:
 - ё) огнями, требуемыми АПКР-2 для воздушных судов, находящихся в полёте или на рабочей площадке вертодрома;
 - ж) двумя посадочными фарами, одна из посадочных фар должна быть управляемой, по крайней мере, в вертикальной плоскости;
 - з) подсветом для всех приборов и оборудования, имеющих важное значение для безопасной эксплуатации вертолёта, которыми пользуется лётный экипаж;
 - и) светильниками во всех пассажирских салонах;
 - й) фонарём на рабочем месте каждого члена экипажа.
- к) одна из посадочных фар должна быть управляемой, по крайней мере в вертикальной плоскости.

222. Все вертолёты, когда они выполняют полёты по ППП или, когда невозможно выдерживать их желаемое пространственное положение без использования одного или нескольких пилотажных приборов, оснащаются:

- а) магнитным компасом;
- б) точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;
- в) двумя точными барометрическими высотомерами;
- г) системой указания воздушной скорости, оборудованной устройством, которое предотвращает её выход из строя вследствие конденсации или обледенения;
- д) указателем скольжения;

е) указателем пространственного положения (авиагоризонтом) для каждого предусмотренного пилота и одним дополнительным указателем пространственного положения; "

ё) указателем курса (гироскомпасом);

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

з) указателем температуры наружного воздуха, устанавливаемым в кабине лётного экипажа;

и) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения;

й) системой стабилизации, за исключением случаев, когда сертифицирующий полномочный орган убедился в том, что вертолёт в силу своих конструктивных характеристик обладает достаточной устойчивостью без такой системы;

к) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые предписаны соответствующим полномочным органом;

л) огнями, указанными в п.272 (ё – к) и п.273 к § 4 гл. 6 настоящих Правил при ночных полётах.

223. Все вертолёты, выполняющие полёты по ППП, оборудуются аварийным источником питания, независимым от основной системы электроснабжения и по крайней мере в течение 30 мин обеспечивающим работу и освещение прибора, указывающего пространственное положение вертолёта (авиагоризонта), чётко видимого командиру вертолёта. Источник аварийного питания автоматически включается после полного отказа основной системы электроснабжения и на приборной доске чётко указывается, что авиагоризонт(ы) вертолёта работает(ют) от аварийного источника питания.

224. При выполнении полётов по ППП вертолёт, имеющий максимальную сертифицированную взлётную массу свыше 3175 кг или максимальное количество пассажирских кресел более 9, следует оснащать системой предупреждения о близости земли с функцией оценки рельефа местности в направлении полёта.

§ 5. Все вертолёты: полёты над водной поверхностью

225. Все вертолёты, предназначенные для выполнения полётов над водным пространством, оснащаются постоянно действующими или быстро развёртываемыми плавучими средствами с целью обеспечения безопасной посадки вертолёта на воду при:

а) выполнении морских операций или других операций над водой, предусмотренных государством эксплуатанта; или

б) выполнении полёта в не благоприятной обстановке над водным пространством на расстоянии от суши, соответствующем полёту с номинальной крейсерской скоростью на протяжении более 10 мин, в случае операций в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 1 или 2.

226. Для осуществления безопасной вынужденной посадки на воду при выполнении полётов вне благоприятной обстановки вертолёт должен быть

рассчитан на посадку на воду или сертифицирован в соответствии с требованиями, касающимися вынужденной посадки на воду; или

а) Рассматривая расстояние, далее которого требуется оснащение плавсредствами, Орган гражданской авиации должен учитывать стандарты сертификации вертолѐта;

б) выполнении полѐта над водным пространством на расстоянии от суши, превышающем предельную дальность полѐта в режиме планирования или безопасной вынужденной посадки, в случае операций в соответствии с лѐтно-техническими характеристиками класса 3.

§ 6. Все вертолѐты: полѐты над специально обозначенными районами суши

227. Вертолѐты при выполнении полѐтов 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 соответствуют условиям пролетаемого района.

§ 7. Аварийный приводной передатчик (ELT)

228. Все вертолѐты, выполняющие операции в соответствии с лѐтно-техническими характеристиками классов 1 и 2, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT, а при выполнении полѐтов над водным пространством, как указано в п.275 пп. 1 а) § 10 гл. 4 настоящих Правил одним автоматическим ELT и одним ELT(S) на спасательный плот или спасательный жилет.

229. Все вертолѐты, выполняющие операции в соответствии с лѐтно-техническими характеристиками класса 3, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT, а при выполнении полѐтов над водным пространством, как указано в п.275 пп.1 б) § 10 гл. 4 настоящих Правил, одним автоматическим ELT и одним ELT(S) на спасательный плот или спасательный жилет.

230. Оборудование ELT, устанавливаемое на борту в соответствии с требованиями пп.289, 290 § 14 гл. 4 настоящих Правил функционирует согласно соответствующим положениям АПКР-10.

231. 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 полѐты над водным пространством или суши, включая районы, особо трудные для поиска и спасания. Размещение блоков передатчиков является важным фактором обеспечения оптимальной их 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 учётом необходимости

быстрого обнаружения случайного срабатывания и удобного ручного включения членами экипажа.

§ 8. Все вертолёты: высотные полёты

232. В тексте используется значение абсолютной высоты при стандартной атмосфере, которое приблизительно соответствует следующей величине:

Абсолютное давление		
гПа	метры	футы
700	3000	10 000
620	4000	13 000
376	7600	25 000

233. Вертолёт, который предназначен для полётов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 700 гПа в кабинах лётного экипажа и пассажиров, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п.133 § 20 гл.4 настоящих Правил.

234. Вертолёт, который предназначен для полётов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 700 гПа, но который оснащён средствами поддержания давления в кабинах лётного экипажа и пассажиров на уровне, превышающем 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п.134 § 20 гл. 4 настоящих Правил.

235. Вертолёт, который предназначен для полётов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, или который, если выполняет полёты на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет более 376 гПа, не безопасно снижается в течение 4 минут до абсолютной высоты, где атмосферное давление составляет 620 гПа, и которому индивидуальное удостоверение о годности к полётам выдано 9 ноября 1998 года или позже, оснащается автоматически развёртываемым кислородным оборудованием в соответствии с требованиями п.134 § 20 гл. 4 настоящих Правил. Общее число кислородных приборов превышает количество мест для пассажиров и членов кабинного экипажа как минимум на 10 %.

236. Вертолёт, который предназначен для полётов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, или который, если выполняет полёты на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет более 376 гПа, не безопасно снижается в течение 4 минут до абсолютной высоты полёта, где атмосферное давление составляет 620 гПа, и которому индивидуальное удостоверение о годности к полётам выдано до 9 ноября 1998 года, следует оснащать автоматически развёртываемым кислородным оборудованием в соответствии с требованиями п.134 § 20 гл. 4 настоящих Правил. Общее число кислородных приборов должно превышать

количество мест для пассажиров и членов кабинного экипажа как минимум на 10 %.

§ 9. Все вертолёты: полёты в условиях обледенения

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

§ 10. Вертолёты, выполняющие пассажирские перевозки. Обнаружение особых явлений погоды

238. Вертолёты, выполняющие пассажирские перевозки, следует оснащать метеорологическим радиолокатором или другим оборудованием для обнаружения особых явлений погоды в тех случаях, когда такие вертолёты эксплуатируются в районах, где на маршруте возможна встреча с грозами или другими потенциально опасными погодными условиями, которые будут обнаружены либо ночью, либо в метеорологических условиях полёта по приборам.

§ 11. Все вертолёты, которые должны соответствовать положениям тома I АПКР-16 по шуму

239. На борту каждого вертолёта, который должен соответствовать положениям тома I АПКР-16 по шуму, находится документ, удостоверяющий сертификацию вертолёта по шуму. Сертификат по шуму вертолёта выданный Органом гражданской авиации, содержит перевод на английский язык.

240. Удостоверяющие данные содержатся в Сертификате по шуму вертолёта выданном Органом гражданской авиации, в соответствии с положениями тома I АПКР-16 по этому вопросу.

§ 12. Места членов кабинного экипажа на вертолётах, перевозящих пассажиров

241. Все вертолёты оборудуются обращённым вперёд или назад креслом (под углом до 15° к продольной оси вертолёта), оснащённым привязной системой, для использования каждым членом кабинного экипажа, в функции которого входит выполнение предписанных действий при аварийной эвакуации.

242. В соответствии с положениями п.228 пп. в) § 3 гл. 4 настоящих Правил следует предусматривать кресла и привязные ремни для использования каждым дополнительным членом кабинного экипажа.

243. Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которыми также пользуются отдельно.

244. Места членов кабинного экипажа располагаются вблизи аварийных выходов на уровне пола и других аварийных выходов, которые предусматриваются государством регистрации для аварийной эвакуации.

§ 13. Вертолёты, которые должны быть оборудованы приёмоответчиком, передающим данные о барометрической высоте

245. За исключением случаев, когда соответствующим полномочным органом может быть разрешено иное, все вертолёты оборудуются приёмоответчиком, передающим данные о барометрической высоте и функционирующим в соответствии с положениями АПКР-10.

246. Данное положение имеет целью обеспечить эффективность БСПС, а также повысить эффективность обслуживания воздушного движения. Цель также заключается в том, чтобы воздушные суда, не оборудованные приёмоответчиками, передающими данные о барометрической высоте, при выполнении полётов не заходили в воздушное пространство, используемое воздушными судами, оборудованными бортовыми системами предупреждения столкновений.

§ 14. Микрофоны

247. Все члены лётного экипажа, которым необходимо находиться в кабине экипажа для исполнения своих служебных обязанностей, ведут связь с использованием направленных микрофонов или ларингофонов.

§ 15. Система контроля уровня вибрации

248. Вертолёт, имеющий максимальную сертифицированную взлётную массу свыше 3175 кг или максимальное количество пассажирских кресел более 9, должен быть оборудован системой контроля уровня вибрации.

§ 16. Вертолёты, оборудованные системами автоматической посадки, коллиматорными индикаторами (HUD) или эквивалентными индикаторами, системами технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS), системами синтезированной визуализации (SVS) и/или комбинированными системами визуализации (CVS)

249. В тех случаях, когда вертолёты оборудованы системами автоматической посадки, HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS, или любым сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, порядок использования таких систем для обеспечения безопасности полётов вертолётов устанавливается Органом гражданской авиации.

250. Система автоматической посадки вертолёта представляет собой заход на посадку в автоматическом режиме с использованием бортовых систем, которые обеспечивают автоматический контроль траектории полёта до точки выравнивания с посадочной поверхностью, от которой пилот переходит к выполнению безопасной посадки с помощью своего зрения без использования средств автоматического контроля.

§ 17. Электронные полётные планшеты (EFB)

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

252. При использовании EFB на борту вертолёта эксплуатант:

а) оценивает факторы риска (риск) для безопасности полётов, связанные с каждой функцией EFB;

б) вводит и документально оформляет процедуры использования оборудования и каждой функции EFB и требования к обучению работе с ними в соответствии с требованиями Инструкции по процедурам сертификации

в) обеспечивает, в случае отказа EFB, предоставление достаточной информации лётному экипажу в целях безопасного выполнения полёта;

г) процедура использования оборудования и каждой функции EFB предоставляется эксплуатантом на рассмотрение и утверждение в соответствии с Инструкцией по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся использования электронных полётных планшетов (EFB).

253. Орган гражданской авиации утверждает правила использования функций EFB для обеспечения безопасности полётов вертолётов.

254. При утверждении использования EFB Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы:

а) оборудование EFB и связанные с ним узлы крепления, включая интерфейс с системами вертолёта, где это применимо, отвечало соответствующим требованиям к нормам лётной годности;

б) эксплуатант оценивал факторы риска для безопасности полётов, связанные с операциями, поддерживаемыми функцией EFB. Материал по оценкам риска для безопасности полётов содержится в РУБП;

в) эксплуатант устанавливал требования к избыточности информации (если это целесообразно), предусматриваемые функцией (ями) EFB и отображаемой ими;

г) эксплуатант устанавливал и документально оформлял процедуры управления функцией EFB, включая любые базы данных, которые он использует;

д) эксплуатант устанавливал и документально оформлял процедуры использования и функции EFB и требования к обучению работе с ними.

Глава 7. Бортовое связное, навигационное оборудование вертолёта и оборудование наблюдения

§ 1. Связное оборудование

255. Вертолёт связным радиооборудованием, способным:

а) поддерживать двустороннюю связь в целях вертодромного диспетчерского обслуживания;

б) принимать метеорологическую информацию в любое время в ходе полёта;

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

256. Требования п.321 §1 гл.5 настоящих Правил считаются выполненными, если указанная в этом пункте способность поддерживать связь будет продемонстрирована в нормальных для данного маршрута условий распространения радиоволн.

257. Связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц обеспечивается с помощью радиооборудования, требуемого в соответствии с п.321 § 1 гл. 5 настоящих Правил.

258. При полётах, в которых связное оборудование должно соответствовать спецификации RCP для осуществления связи, основанной на характеристиках (PBC), вертолёт в дополнение к соблюдению требований, указанных в п.321 §1 гл. 5 настоящих Правил:

а) оснащается оборудованием связи, которое позволит ему выполнять полёты в соответствии с установленной спецификацией (спецификациями) RCP;

б) обладает информацией о возможностях вертолёта соответствовать спецификации RCP, описанных в лётном руководстве или другой документации на вертолёт, утверждённой государством разработчика или Органом гражданской авиации;

в) обладает информацией о возможностях вертолёта соответствовать спецификации RCP, включённых в MEL.

259. Информация о концепции связи и наблюдения, основанных на характеристиках (PBCS) и инструктивный материал о её внедрении содержатся в Руководстве по связи и наблюдению, основанным на характеристиках (PBCS).

260. Орган гражданской авиации для операций, в которых установлена спецификация RCP для PBC, обеспечивает, чтобы эксплуатант ввёл и документально оформил:

а) стандартные и нестандартные процедуры, включая процедуры на случай не предвиденных обстоятельств;

б) требования к уровню квалификации и подготовки членов лётного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RCP;

в) программу подготовки соответствующего персонала, отвечающую задачам предусматриваемых операций;

г) соответствующие процедуры технического обслуживания по обеспечению поддержания лётной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RCP.

261. Орган гражданской авиации обеспечивает применительно к вертолётам, указанным в п.324 §1 гл.5 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

а) отчётов об отмеченных характеристиках связи, получаемых контрольных программ, установленных в соответствии с АПКР-11;

б) осуществления незамедлительных корректирующих действий применительно к конкретным вертолётам, типам вертолётных или эксплуатантам, указанным в таких отчётах как не соблюдающие требования спецификаций RCP.

§ 2. Навигационное оборудование

262. Вертолёт оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полёт:

- а) в соответствии с его рабочим планом полёта; и
- б) в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения, за исключением тех случаев, когда (если это не запрещается соответствующим полномочным органом) навигация входе полёта по ПВП осуществляется с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами.

263. При полётах, где установлена навигационная спецификация для навигации, основанной на характеристиках (PBN), вертолёт, в дополнение к требованиям, указанным в п.328 § 2 гл. 5 настоящих Правил:

а) оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять такие полёты в соответствии с установленной (ыми) навигационной (ыми) спецификацией (ями);

б) имеет информацию относительно возможностей вертолёта в части навигационных спецификаций, которая указывается в лётном руководстве или другой документации по вертолёту, утверждённой государством разработчика или Органом гражданской авиации;

в) имеет включённую в MEL информацию относительно возможностей вертолёта в части навигационных спецификаций.

264. При полётах, где установлена навигационная спецификация для PBN, Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы эксплуатант установил и документально оформил:

а) штатные и не штатные процедуры, включая порядок действий в аварийной обстановке;

б) требования к подготовке и квалификации лётного экипажа согласно соответствующим навигационным спецификациям;

в) программу подготовки соответствующего персонала сообразно его будущим служебным обязанностям;

г) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания лётной годности согласно соответствующим навигационным спецификациям.

265. Инструктивный материал, касающийся риска для безопасности полётов при выполнении операций в условиях PBN и способов его уменьшения (в соответствии с АПКР-19).

266. Управление электронными навигационными данными является неотъемлемой частью штатных и не штатных процедур.

267. Орган гражданской авиации выдаёт специальное утверждение для полётов, основанных на навигационных спецификациях PBN, требующих утверждения (AR).

268. Вертолёт в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием, которое в случае отказа одного из элементов оборудования на

любом этапе полёта позволит вертолёту продолжать полёт в соответствии с положениями п.328 § 2 гл.5 настоящих Правил и, в соответствующих случаях, п.329 § 2 гл. 5 настоящих Правил.

269. При полётах, в ходе которых планируется производить посадку в приборных метеорологических условиях, вертолёт оснащается соответствующим навигационным оборудованием, обеспечивающим выведение вертолёта в точку, откуда будет произведена визуальная посадка. Это оборудование способно обеспечить такое наведение на каждом вертодроме, где планируется посадка в метеорологических условиях полёта по приборам, и на любых намеченных запасных вертодромах.

§ 3. Оборудование наблюдения

270. Вертолёт оснащается оборудованием наблюдения, которое позволяет ему выполнять полёт в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения.

271. При полётах, где оборудование наблюдения должно соответствовать спецификации RSP для наблюдения, основанного на характеристиках (PBS), вертолёт в дополнение к соблюдению требований, указанных в п.338 § 3 гл. 5 настоящих Правил:

а) оснащается оборудованием наблюдения, которое позволит ему выполнять полёты в соответствии с установленной(установленными) спецификацией (спецификациями) RSP;

б) обладает информацией о возможностях вертолёта соответствовать спецификации RSP, описанных в лётном руководстве или другой бортовой документации, утверждённой Государством регистрации Органом гражданской авиации;

в) обладает информацией о возможностях вертолёта выполнять спецификацию RSP, включённых в MEL.

272. Орган гражданской авиации для операций, в которых установлена спецификация RSP для PBS, обеспечивает, чтобы эксплуатант ввёл и документально оформил:

а) стандартные и не стандартные процедуры, включая процедуры на случай непредвиденных обстоятельств;

б) требования к уровню квалификации и подготовки членов лётного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RSP;

в) программу подготовки соответствующего персонала, отвечающую задачам предусматриваемых операций;

г) соответствующие процедуры технического обслуживания по обеспечению поддержания лётной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RSP.

273. Орган гражданской авиации обеспечивает применительно к вертолётам, указанным в п.323 §3 гл.7 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

а) отчётов об отмеченных характеристиках связи, получаемых от контрольных программ, установленных в соответствии с АПКР-11;

б) осуществления незамедлительных корректирующих действий применительно к конкретным вертолётам, типам вертолётных или эксплуатантам, указанным в таких отчётах как не соблюдающие требования спецификаций RSP.

§ 4. Установка оборудования

274. Установка оборудования осуществляется таким образом, чтобы отказ каждого отдельного элемента, необходимого для связи, для навигации или наблюдения, либо для сочетания их, не приводил к отказу другого элемента, необходимого для навигации, связи или наблюдения.

§ 5. Управление электронными навигационными данными

275. Эксплуатант не использует продукты электронных навигационных данных, обработанные для применения на борту и на земле, если Орган гражданской авиации не утвердил процедуры эксплуатанта, обеспечивающие соответствие применяемого процесса и поставляемых продуктов приемлемым Требованиям целостности и совместимость этих продуктов с заданной функцией оборудования, которое будет их использовать. Орган гражданской авиации обеспечивает постоянный контроль эксплуатанта за процессом и продуктами.

276. Эксплуатант внедряет процедуры, обеспечивающие своевременное распространение и введение текущих и неизменных электронных навигационных данных для всех воздушных судов, которым они требуются.

Глава 8. Поддержание лётной годности вертолётных

277. Используемое в настоящей главе понятие "вертолёт" включает: двигатели, силовые приводы, несущие винты, узлы, вспомогательные агрегаты, приборы, оборудование и аппаратуру, в том числе аварийно-спасательное оборудование.

278. В положениях настоящей главы упоминаются требования государства регистрации. В том случае, когда государство эксплуатанта и государство регистрации являются разными государствами, может потребоваться учитывать любые дополнительные требования государства эксплуатанта.

§ 1. Обязанности эксплуатанта, связанные с поддержанием лётной годности

279. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы в соответствии с процедурами, приемлемыми для Органа гражданской авиации:

а) каждый вертолёт, который они эксплуатируют, поддерживался в пригодном для выполнения полётов состоянии;

б) эксплуатационное и аварийное оборудование, необходимое для планируемого полёта, являлось исправным;

в) сертификат лётной годности вертолётa, который они эксплуатируют, был действительным.

280. Эксплуатант не эксплуатирует вертолёт, если техническое обслуживание вертолётa, включая любой соответствующий двигатель, несущий винт или часть, не выполнено:

а) организацией, отвечающей требованиям главы 5 части АПКР-8, которая утверждена Органом гражданской авиации или другим Договаривающимся государством и является приемлемой для государства регистрации; или

б) каким-либо лицом или организацией в соответствии с процедурами, утверждёнными Органом гражданской авиации;

в) и не выдано свидетельство о техническом обслуживании в отношении выполненного технического обслуживания.

281. Эксплуатант нанимает на работу лицо или группу лиц, которые обеспечивают проведение всех работ по техническому обслуживанию в соответствии с руководством по регулированию технического обслуживания.

282. Эксплуатант обеспечивает проведение технического обслуживания его вертолётов в соответствии с программой технического обслуживания, утверждённой Органом гражданской авиации.

§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания

283. Эксплуатант обеспечивает наличие приемлемого для Органа гражданской авиации руководства по регулированию технического обслуживания, которое используется соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией.

284. Эксплуатант обеспечивает внесение в руководство по регулированию технического обслуживания необходимых изменений для приведения содержащейся в нем информации в соответствие с текущими требованиями.

285. Экземпляры всех поправок к руководству эксплуатанта по регулированию технического обслуживания незамедлительно направляются всем организациям или лицам, которым было предоставлено руководство.

286. Эксплуатант предоставляет государству эксплуатанта и Органу гражданской авиации экземпляр руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания со всеми поправками и/или изменениями к нему и включает в него такой обязательный материал, какой может потребовать государство эксплуатанта или Орган гражданской авиации.

§ 3. Программа технического обслуживания

287. Эксплуатант обеспечивает наличие утверждённой Органом гражданской авиации программы технического обслуживания, которая используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией.

288. Экземпляры всех поправок к программе технического обслуживания незамедлительно направляются всем организациям или лицам, которым была предоставлена программа технического обслуживания.

§ 4. Регистрируемые данные о поддержании лётной годности

289. Эксплуатант обеспечивает хранение в течение периодов, указанных в п. 364 § 4 гл. 6 настоящих правил, следующих регистрируемых данных:

а) общего времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) вертолётa и всех агрегатов с ограниченным сроком службы;

б) текущих сведений о соблюдении всей обязательной информации о сохранении лётной годности;

в) соответствующих подробных данных о модификациях и ремонтах вертолётa и его основных агрегатов;

г) времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) после последнего капитального ремонта вертолётa или его агрегатов с соблюдением обязательного межремонтного срока службы;

д) текущих сведений о соблюдении программы технического обслуживания вертолётa;

е) подробных данных о техническом обслуживании, которые свидетельствуют о выполнении всех требований при подписании свидетельства о техническом обслуживании.

290. Зарегистрированные данные, указанные в п.363 пп.а-д §4 гл.6 настоящих Правил, хранятся как минимум в течение 90 дней после окончательного снятия с эксплуатации соответствующего агрегата, а зарегистрированные данные, указанные в п.363 пп.е §4 гл.6 настоящих Правил, хранятся как минимум в течение одного года после подписания свидетельства о техническом обслуживании.

291. В случае временной смены эксплуатанта зарегистрированные данные предоставляются новому эксплуатанту. В случае любой постоянной смены эксплуатанта зарегистрированные данные передаются новому эксплуатанту.

292. Регистрация хранимых и передаваемых в соответствии с п.363 данных ведётся в том виде и формате, которые обеспечивают на постоянной основе их удобочитаемость, защищённость и целостность.

293. По своему виду и формату эти данные могут представлять собой, например, записи на бумажной основе, на плёнке, электронные записи или записи в любом сочетании указанных видов.

§ 5. Информация о сохранении лётной годности

294. Эксплуатант вертолётa, максимальная масса которого превышает 3175 кг, контролирует и оценивает опыт технического обслуживания и эксплуатации с точки зрения сохранения лётной годности и предоставляет информацию, предписанную Органом гражданской авиации с помощью системы, указанной в АПКР-8.

295. Эксплуатант вертолѐта, максимальная масса которого превышает 3175 кг, получает и оценивает сведения и рекомендации в отношении сохранения лѐтной годности, поступающие от организации, ответственной за конструкцию типа, и предпринимает результирующие действия, которые считаются необходимыми, в соответствии с процедурой, приемлемой для Органа гражданской авиации.

§ 6. Модификации и ремонты

296. Все модификации и ремонты соответствуют требованиям к лѐтной годности, приемлемым для Органа гражданской авиации. Устанавливаются правила, обеспечивающие хранение доказательных данных, подтверждающих соблюдение требований к лѐтной годности.

§ 7. Свидетельство о техническом обслуживании

297. Если техническое обслуживание выполняется утверждѐнной организацией по техническому обслуживанию, свидетельство о техническом обслуживании выдаѐтся утверждѐнной организацией по техническому обслуживанию в соответствии с положениями АПКР-8.

298. Если техническое обслуживание не выполняется утверждѐнной организацией по техническому обслуживанию, свидетельство о техническом обслуживании оформляется и подписывается лицом, имеющим надлежащее свидетельство, выданное в соответствии с АПКР-1, подтверждения того, что проделанная работа по техническому обслуживанию была выполнена удовлетворительно и в соответствии с утверждѐнными данными и процедурами, приемлемыми для Органа гражданской авиации.

299. Если техническое обслуживание не выполняется утверждѐнной организацией по техническому обслуживанию, в свидетельство о техническом обслуживании включается следующая информация:

- а) основные сведения о выполненном техническом обслуживании;
- б) дата завершения такого технического обслуживания;
- в) данные о лице или лицах, подписавших свидетельство.

§ 8. Учѐтная документация

300. Эксплуатант ведѐт учѐт следующих данных:

- а) в отношении всего вертолѐта: общее время эксплуатации;
- б) в отношении основных агрегатов вертолѐта:
 - 1) общее время эксплуатации;
 - 2) дату последнего капитального ремонта;
 - 3) дату последнего инспекционного осмотра;
- в) в отношении тех приборов и оборудования, эксплуатационная надёжность и срок службы (ресурс) которых определяются временем эксплуатации:

1) время эксплуатации, регистрация которого необходима для определения их эксплуатационной надёжности или расчѐта их срока службы (ресурса);

2) дату последнего инспекционного осмотра.

301. Зарегистрированные данные хранятся в течение 90 дней после выработки срока службы (ресурса) соответствующего агрегата.

Глава 9. Лётный экипаж вертолётa

§ 1. Состав лётного экипажа

302. Лётный экипаж по численности и составу отвечает требованиям, которые не ниже требований, указанных в руководстве или в других документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полётам в тех случаях, когда этого требуют тип используемого вертолётa, вид выполняемого полета и продолжительность полета между двумя пунктами, в которых происходит смена летного экипажа.

303. В состав летного экипажа входит, по крайней мере одно лицо, которому государством регистрации предоставлено право эксплуатировать используемое связное радиооборудование.

304. Некоторые государства отказались от системы выдачи свидетельств на эксплуатацию радиооборудования.

§ 2. Обязанности членов лётного экипажа в аварийной обстановке

305. Эксплуатант в зависимости от типа вертолётa 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, предусматриваются 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 вертолётa.

§ 3. Программа подготовки членов лётного экипажа

306. Эксплуатант составляет и выполняет программу наземной и лётной подготовки, которая утверждается государством эксплуатанта и гарантирует надлежащую подготовку всех членов лётного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей. Эта программа подготовки:

а) включает средства наземной и лётной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации, как это предусматривается государством эксплуатанта;

б) состоит из наземной и лётной подготовки применительно к типу (ам) вертолётa, на котором работают члены лётного экипажа;

в) включает отработку взаимодействия членов лётного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и исключительной обстановки или режима, вызванных неисправностями двигателя, привода, несущего винта, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами;

г) включает подготовку в целях овладения знаниями и навыками, касающимися схем визуальных полётов и полётов по приборам в

предполагаемом районе производства полётов, возможностей человека и контроля факторов угрозы и ошибок, перевозки опасных грузов, а также, когда это применимо, правилами, которые являются специфическими для условий, в которых должен эксплуатироваться вертолёт;

д) обеспечивает проведение обучения с таким расчётом, чтобы все члены лётного экипажа знали функции, за выполнение которых они несут ответственность и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа применительно, в частности, к не штатным или аварийным процедурам;

е) включает подготовку в целях овладения знаниями и навыками, касающимися эксплуатационного использования коллиматорных индикаторов и/или систем технического зрения с расширенными возможностями визуализации для вертолётов, оснащённых таким оборудованием;

ё) повторяется через определённые периоды, устанавливаемые государством эксплуатанта, и предусматривает проведение оценки подготовки.

307. Пункт 55, п. 6, гл. 2 запрещает производить в полёте с пассажирами или грузом на борту имитацию аварийной обстановки или нештатных ситуаций.

308. Лётная подготовка в той мере, в какой это представляется целесообразным государству эксплуатанта, может осуществляться на тренажёрных устройствах имитации условий полёта, утверждённых Органом гражданской авиации для данной цели.

309. Объём повторной подготовки, требуемой в соответствии с пп.378 §2 и 379 §3 гл. 7, может меняться и не обязательно должен быть таким же полным, как объём первоначальной подготовки, проведённой на конкретном типе вертолёта.

310. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов или сдачи письменных экзаменов, а также другими способами по усмотрению государства эксплуатанта.

311. Дополнительная информация о требованиях к перевозке опасных грузов содержится в главе 14.

312. Информация для пилотов и персонала по производству полётов, касающаяся параметров схем полётов и эксплуатационных процедур, критерии построения схем визуальных полётов и полётов по приборам, критерии пролёта препятствий и схемы, в Руководства по разработке схем полётов.

313. С инструктивным материалом по разработке программ подготовки членов лётного экипажа можно ознакомиться в по подготовке персонала на основе анализа фактических данных.

314. С инструктивным материалом о различных средствах оценки квалификации можно ознакомиться в главе 4.

315. Требование относительно повторной лётной подготовки на конкретном типе вертолёта считается выполненным, если:

а) использовались – в той степени, в которой это представляется целесообразным Органу гражданской авиации, тренажёрные устройства имитации условий полёта, утверждённые Органом гражданской авиации для данной цели; или

б) проводилась через определённое время проверка уровня подготовки пилотов, предусмотренная в §7 гл.9 настоящих Правил по данному типу вертолёта.

§ 4. Квалификация

316. Общие рекомендации в отношении перекрёстной подготовки экипажей, осуществления полётов на смешанном парке воздушных судов и взаимного учёта времени налёта см. АПКР-1.

317. Командир вертолёта следит за тем, чтобы свидетельства каждого члена лётного экипажа были выданы или им была придана сила государством регистрации, чтобы в них были проставлены соответствующие квалификационные отметки, и они были действительными на данный момент, и удостоверяется в том, что члены лётного экипажа сохраняют уровень своей профессиональной подготовленности.

318. Эксплуатант не поручает командиру вертолёта или второму пилоту управление вертолётom при взлёте и посадке вертолёта определённого типа или модификации типа, если этот пилот в течение 90 предшествующих дней не управлял вертолётom того же типа при выполнении трёх взлётов и посадок или на тренажёре, утверждённом для этой цели.

319. Если командир вертолёта или второй пилот летает на вертолётe разных модификаций одного и того же типа или на различных типах вертолётov, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур, систем и управления, то Орган гражданской авиации определяет, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в соответствии с настоящими Правилами требования в отношении каждой модификации или каждого типа вертолёта.

320. Эксплуатант разрабатывает порядок подготовки и выполнения полетов на разных модификациях одного и того же типа или на различных типах вертолётov, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур, систем и управления, и представляет для оценки установленным порядком, при каких условиях будут объединены, и представляет установленным порядком для оценки в Орган гражданской авиации.

321. Эксплуатант не использует пилота в качестве командира вертолёта для осуществления операции, к выполнению которой этот пилот в настоящее время не подготовлен, до тех пор, пока этот пилот не будет удовлетворять требованиям, содержащимся в пп.394 и 395 §6 гл.7 настоящих Правил.

322. Каждый такой пилот даёт возможность эксплуатанту убедиться в том, что он в достаточной мере знает:

- а) намеченную операцию. В том числе:
 - 1) местность и минимальные безопасные абсолютные высоты;
 - 2) сезонные метеорологические условия;

3) технические средства, порядок обслуживания и правила в области метеорологии, связи и воздушного движения;

4) правила поиска и спасания;

5) навигационные средства и правила, связанные с маршрутом или районом, где должен выполняться полёт;

б) правила построения траекторий полёта над густонаселёнными районами и районами с высокой плотностью воздушного движения, расположение препятствий, топографию местности, светосигнальные средства, средства обеспечения захода на посадку, а также порядок прибытия, вылета, полётов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам и применяемые эксплуатационные минимумы.

323. Знания в той области, которая связана с порядком прибытия, вылета, полётов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам, продемонстрированы на соответствующем тренажёре, предназначенном для данной цели.

324. Командир вертолёта осуществил полёт, типичный для операции, выполнением которой будет заниматься пилот, и включающий посадку на типичном вертодроме, в качестве члена лётного экипажа и в сопровождении пилота, который подготовлен для выполнения данной операции.

325. Эксплуатант ведёт учёт уровня квалификации пилота, а также учёт того, каким образом этот уровень квалификации был достигнут. Этот учёт ведётся в той мере, в какой это удовлетворяет Орган гражданской авиации в соответствии с требованиями законодательства Кыргызской Республики.

326. Эксплуатант не продолжает использовать пилота в качестве командира вертолёта для осуществления какой-либо операции в районе, установленном эксплуатантом и утверждённом Органом гражданской авиации, если в течение предшествовавших 12 месяцев пилот не выполнил, по крайней мере, одного типичного полёта в качестве пилота в составе лётного экипажа, инспектирующего пилота или наблюдателя в кабине экипажа. В том случае, когда в течение более чем 12 месяцев пилот не совершил такого типичного полёта, то перед назначением его вновь командиром вертолёта для осуществления данной операции этот пилот должен быть переаттестован в соответствии с пп.395 и 396 §6 гл.7 настоящих Правил.

327. Эксплуатант обеспечивает проведение таких проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов к выполнению полётов на вертолёте каждого типа или модификации каждого типа. Там, где полёт выполняется по ППП, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения пилотов выполнять такие правила либо назначенному им пилоту-инструктору, либо пилоту инспектору 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 4 месяцев подряд, не полностью отвечают этому требованию.

328. Тренажёрные устройства имитации полёта, утверждённые Органом гражданской авиации, могут использоваться для тех частей вышеуказанных проверок, в отношении которых они специально одобрены.

329. Если эксплуатант планирует график полётов лётного экипажа на вертолёте разных модификаций одного и того же типа или на вертолётах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур, систем и управления, то Орган гражданской авиации принимает решение, при каких условиях будут объединены предусмотренные положением настоящих Правил требования в отношении каждой модификации или каждого типа вертолёта.

330. В этих целях эксплуатант формирует и актуализирует при необходимости перечень вертолётов разных модификаций одного и того же типа, и вертолётов различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур, систем и управления, и определяет возможность, условия и порядок такого объединения. Орган гражданской авиации рассматривает и утверждает.

§ 5. Снаряжение лётного экипажа

331. Член лётного 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.

§ 6. Полётное время, служебное полётное время и время отдыха

332. Настоящая подчасть устанавливает требования, которые должны выполняться эксплуатантом и членами его экипажа в отношении ограничения полётного времени и времени дежурства, и требования к времени отдыха для членов экипажа.

333. 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 лётных учебных заведений и стажёров (далее – члены экипажа).

334. Нормы настоящего Положения являются обязательными при разработке Руководства по производству полётов эксплуатантов (далее – РПП) и при составлении графиков работы членов экипажа и расписаний движения воздушных судов эксплуатантов.

335. 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 учётом мнения выборного органа профсоюзной организации или иных представительных органов по защите прав и интересов членов лётного экипажа.

336. Член лётного экипажа должен отказаться от дальнейшего выполнения трудовых обязанностей, когда он настолько утомлён, что это может неблагоприятно повлиять на безопасность полёта, в порядке, установленном в РПП.

337. 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 расчёта максимального суточного периода полёта.

Таблица 1

Часовое расхождение (h) между временем отсчёта и местным временем в месте, где он приступает к своей следующей служебной задаче	Время, прошедшее после прибытия, к времени отсчёта				
	< 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;

2. время отсчёта – местное время в месте прибытия, расположенное в полосе часового пояса в пределах двух часов около местного времени, в которое член экипажа акклиматизирован;

3. место размещения – в смысле периода нахождения в запасе и раздробленного службы – спокойное и удобное место, недоступное для общественности, оснащённое средствами контроля света и температуры, и адекватной мебелью, предоставляющее члену экипажа возможность поспать, и достаточно вместительное для размещения всех членов экипажа,

находящихся в нем в одно и то же время. Также в этом помещении должен быть предусмотрен доступ к продукту питания и жидкостям;

4. адекватное место размещения – в смысле запасного периода, раздробленного службы и времени отдыха, индивидуальное помещение для каждого члена экипажа, находящееся в спокойной среде, оснащённое кроватью, достаточной вентиляцией, в котором предусмотрено средство регулирования температуры и интенсивности освещения, и с доступом к продукту питания и жидкостям;

5. увеличенный лётный экипаж – лётный экипаж, состоящий из большего количества членов, чем минимально необходимо для эксплуатации воздушного судна, который позволяет каждому члену лётного экипажа уходить из назначенного ему места и замещаться другим членом лётного экипажа, квалифицированным соответствующим образом, в целях проведения периода отдыха вовремя полёта;

6. перерыв – промежуток вовремя лётного дежурства, меньше периода отдыха, который считается служебным заданием и во время которого член экипажа освобождается от всех задач;

7. отложенная явка – отсрочка эксплуатантом запланированного периода лётного дежурства (FDP) до того, как член экипажа покинет место отдыха;

8. нерегулярное расписание – график работы члена экипажа, нарушающий его режим сна во время оптимального времени для сна, путём 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:

а) нерегулярное расписание «утреннего типа»:

1) 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

2) 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;

3) нерегулярное расписание «продлённого типа»:

4) 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

5) «завершается поздно» – период дежурства, который начинается в промежутке от 00:00 до 01:59 часов, в зоне часового пояса, к которому член экипажа акклиматизирован;

9. ночное дежурство – период дежурства, нарушающий любой промежуток от 02:00 до 04:59 часов, в зоне часового пояса, к которому член экипажа акклиматизирован;

10. служебная задача – любая задача, которую член экипажа выполняет для эксплуатанта, включая период лётного дежурства, административные обязанности, участие в курсах подготовки и проверках, позиционирование и определённые запасные периоды;

11. период дежурства – период, который начинается с того момента, когда эксплуатант просит члена экипажа явиться для начала выполнения служебной задачи или приступить к выполнению служебной задачи, и завершается в момент освобождения данного лица от всех задач, включая послеполетные служебные задачи;

12. период лётного дежурства (FDP) – 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;

13. полётное время – для самолётов, промежутки времени с момента начала движения воздушного судна с места стоянки в целях взлёта до момента его остановки в назначенном месте стоянки, со всеми выключенными двигателями и винтами;

14. 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 несёт ответственности за обеспечение размещения членов данного экипажа;

15. местные сутки – 24-часовой период времени, который начинается в 00:00 часов по местному времени;

16. местная ночь – 8-часовой период времени от 22:00 до 08:00 часов по местному времени;

17. дежурный член экипажа – член экипажа, выполняющий свои задачи на воздушном судне во время одного участка;

18. распределение – перевод из одного места в другое и по указанию эксплуатанта одного из членов экипажа, который не является дежурным, кроме:

– времени проезда из частного места отдыха до места явки для начала назначенного дежурства на базу и наоборот; и

– времени, необходимого для местного проезда из места отдыха до места начала дежурства и наоборот;

19. место отдыха – кушетка или стул с подставкой для ног и ступней, позволяющее членам экипажа спать на борту воздушного судна;

20. запас – период времени, когда член экипажа должен ответить на запрос эксплуатанта о готовности к получению служебной задачи на FDP, на дислокацию или к другой служебной задаче, которая сообщается заранее как минимум за 10 часа;

21. период отдыха – непрерывный и определённый период времени, после и/или до периода дежурства, в течение которого член экипажа освобождается от любой служебной и запасной задачи;

22. ротация – период дежурства или ряд периодов дежурства, которые включают как минимум один период лётного дежурства и периоды отдыха за пределами базы, который начинается на базе и завершается при возвращении на базу для периода отдыха, когда эксплуатант больше не несёт ответственности за размещение члена экипажа;

23. отдельные сутки без периода дежурства – период без служебных и запасных задач, состоящий из одного дня и двух местных ночей, о которых сообщается заранее. Период отдыха может быть включён в отдельные сутки без периода дежурства;

24. участок – отрезок FDP от первого движения воздушного судна в целях взлёта и до остановки его движения после посадки в отведённом месте стоянки;

25. период запаса – предварительно объявленный и определённый период времени, когда член экипажа должен отвечать на запрос эксплуатанта о готовности к получению лётного задания, дислокации или другой служебной задаче, и не прерывается периодом отдыха;

26. период запаса в аэропорту – период запаса, проводимый в аэропорту;

27. другие формы периода запаса – период запаса, проводимый либо дома, либо в адекватном месте размещения;

28. окно минимальной циркадной активности (WOCL) – период времени от 02:00 до 05:59 часов, в зоне часового пояса, к которому член экипажа акклиматизирован.

§ 7. Обязанности эксплуатанта

338. Эксплуатант:

а) публикует рабочие графики достаточно заблаговременно, чтобы предоставить возможность членам экипажа планировать свой соответствующий отдых;

б) обеспечивает планирование периодов лётного дежурства 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 лётного 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 серьёзное нарушение установленного режима сна/дежурства, такую как чередование дежурства в дневное время/дежурства в ночное время;

е) соблюдает положения о нерегулярных расписаниях в соответствии с законодательством Кыргызской Республики;

ё) обеспечивает достаточно длительные периоды отдыха, позволяющие членам экипажа преодолевать последствия предыдущих служебных задач и быть отдохнувшими в начале следующего периода лётного дежурства;

ж) планирует повторяющиеся длительные периоды восстановления и отдыха, и уведомляет членов экипажа достаточно заблаговременно;

з) планирует лётные задачи так, чтобы они завершались в допустимый период лётного дежурства, с учётом времени, необходимого для предполётных задач, участка и времени промежуточной посадки;

и) изменяет график и/или состав экипажей, если фактическая перевозка превышает максимальный период лётного дежурства в случае более 33% лётных задач в составе этого графика в течение запланированного сезонного периода.

§ 8. Обязанности членов экипажа

339. Члены экипажа:

а) соблюдают часть б); и

б) оптимально используют предоставляемые возможности и объекты для отдыха, и планируют и используют соответствующим образом свои периоды отдыха.

§ 9. Менеджмент риска усталости (FRM)

340. Если для настоящей подчасти необходим FRM или применимое сертификационное требование, эксплуатант вводит, применяет и обновляет FRM как составную часть своей системы менеджмента. Менеджмент риска усталости описывается в руководстве по лётной эксплуатации.

341. Введённый, применяемый и обновляемый FRM обеспечивает постоянное улучшение своих общих качественных показателей и включает:

1. описание философии и общих принципов эксплуатанта в отношении FRM, под общим названием политика FRM;

2. документацию для процессов FRM, включая процесс осознания персоналом своих обязанностей и процедуру изменения данной документации;

3. научные принципы и знания;

4. определение угроз и процесс оценки рисков, позволяющий управлять эксплуатационным (эксплуатационными) риском (рисками) эксплуатанта, которые возникают в результате постоянной усталости члена экипажа;

5. процесс смягчения рисков, который предусматривает корректирующие действия, подлежащие оперативному применению, необходимые для эффективного смягчения риска (рисков) эксплуатанта, возникающих в результате постоянной усталости члена экипажа, и для постоянного мониторинга и периодической оценки смягчения рисков усталости, достигаемого такими действиями;

6. процессы обеспечения безопасности FRM;

7. процессы продвижения FRM.

342. Менеджмент риска усталости соответствует режиму указания полётного времени, масштабу эксплуатанта, а также характеру и сложности его деятельности, с учётом угроз и рисков, неизбежно связанных с этой деятельностью, и применимого режима указания полётного времени.

343. Эксплуатант принимает меры по смягчению, когда процесс обеспечения безопасности FRM показывает, что не обеспечиваются необходимые качественные показатели в вопросах безопасности.

§ 10. Режимы указания полётного времени

344. Эксплуатанты составляют, применяют и обновляют режимы указания полётного времени, адекватные для типа (типов) выполняемых перевозок и соответствующие Авиационному кодексу, настоящей подчасти и другим применимым требованиям.

345. До ввода в действие режимы указания полётного времени, включая любой связанный с ними FRM, в случае необходимости утверждаются Органом гражданской авиации.

346. Для подтверждения соответствия настоящей подчасти, эксплуатант использует применимые сертификационные требования, утверждённые Органом гражданской авиации. В качестве альтернативы, при желании эксплуатанта отклониться от этих сертификационных требований, он представляет в Орган гражданской авиации полное описание намеченного отклонения до его ввода в действие. Описание включает пересмотры руководств или процедур, которые могут иметь значение, а также оценку, показывающую соблюдение требований настоящей подчасти.

347. В течение двух лет после ввода в действие отклонения или отступления, эксплуатант собирает данные о разрешённом отклонении или отступлении, и анализирует эти данные, применяя научные принципы оценки последствий отклонения или отступления для усталости лётного персонала. Такой анализ представляется в виде отчёта, адресованного Органом гражданской авиации.

§ 11. Эксплуатанты, выполняющие коммерческие воздушные перевозки

348. Период лётного дежурства (FDP), эксплуатант определяет часы явки для начала дежурства по каждой отдельной перевозке, с учётом пункта 354 настоящих Правил;

349. Вводит процедуры, в которых указано, как командир борта в случае особых обстоятельств, которые могут привести к тяжёлой усталости и посоветовавшись с уставшими членами экипажа, сокращает фактический FDP и/или продлевает период отдыха, чтобы устранить любое отрицательное влияние на безопасность полёта.

350. Основной максимальный суточный FDP, без использования продлений для акклиматизированных членов экипажа, соответствует значениям, указанным в следующей таблице: Оператор, выделяет базу для каждого члена экипажа.

Таблица 2

Максимальный суточный FDP – Акклиматизированные члены экипажа

Начало FDP к времени отсчёта	1-2 участка	3 участка	4 участка	5 участков	6 участков	7 участков	8 участков	9 участков	10 участков
06:00-13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
13:30-13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
14:00-14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
14:30-14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
15:00-15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
15:30-15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
16:00-16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
16:30-16:59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
17:00-04:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
05:00-05:14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
05:15-05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
05:30-05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
05:45-05:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

351. Минимальный суточный FDP, когда члены экипажа находятся в неизвестном состоянии акклиматизации, соответствует значениям, указанным в следующей таблице:

Таблица 3

Члены экипажа, находящиеся в неизвестном состоянии акклиматизации

Максимальный суточный FDP в зависимости от участков						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:30

352. Максимальный суточный FDP при нахождении членов экипажа в неизвестном состоянии акклиматизации и применении эксплуатантом системы менеджмента риска усталости, соответствует значениям, указанным в следующей таблице:

Таблица 4

Члены экипажа, находящиеся в неизвестном состоянии акклиматизации в случае FRM

Максимальный суточный FDP в зависимости от участков						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

353. FDP с разными явками для начала дежурства для лётного экипажа и кабинного экипажа.

354. Каждый раз, когда кабинному экипажу необходимо больше времени, чем лётному экипажу, для предполетного ознакомления по тому же участку или тому же ряду участков, FDP кабинного экипажа может быть продлён на разницу во времени между моментом явки для начала дежурства кабинного экипажа и лётного экипажа. Разница не должна превышать 1 час. Минимальный суточный FDP для кабинного экипажа основан на моменте прибытия для начала дежурства лётного экипажа к своему периоду лётного дежурства, однако период лётного дежурства начинается с момента явки кабинного экипажа для начала дежурства.

355. Минимальный суточный FDP для акклиматизированных членов экипажа, с использованием продлений, без отдыха вовремя полёта.

356. Минимальный суточный FDP может быть продлён не более чем на 1 час максимум два раза каждые 7 дней подряд. В этом случае:

а) минимальные периоды отдыха до и после полёта продлеваются на 2 часа; или

б) период отдыха после полёта продлевается на 4 часа.

357. При использовании продлений для FDP, следующих друг за другом, дополнительные периоды отдыха до и после полёта между двумя продлёнными FDP, необходимые согласно пункту 1, предоставляются подряд.

358. Использование продления планируется заранее и ограничивается максимум:

а) 5 участками, если окно минимальной циркадной активности не нарушается; или

б) 4 участками, если окно минимальной циркадной активности нарушается на 2 или менее часа; или

в) 2 участками, если окно минимальной циркадной активности нарушается более чем на 2 часа.

359. Продление основного максимального суточного FDP, без периодов отдыха вовремя полёта, не сочетается с продлениями, обусловленными периодами отдыха во время полёта или периодами раздробленного дежурства в пределах того же периода дежурства.

360. Режимы указания полётного времени уточняют лимиты продлений основных максимальных суточных FDP, в соответствии с применимыми требованиями к сертификации типа деятельности, с учётом:

1) количества пройденных участков; и

2) нарушения окна минимальной циркадной активности.

д) Максимальный суточный FDP с использованием продлений, обусловленных периодами отдыха вовремя полёта.

361. Режимы указания полётного времени уточняют условия продления основных максимальных суточных FDP с периодами отдыха во время полёта, в соответствии с применимыми требованиями к сертификации типа деятельности, с учётом:

1) количества пройденных участков;

2) минимального периода отдыха вовремя полёта, выделенного каждому члену экипажа;

3) типа объекта для отдыха вовремя полёта; и

4) увеличения основного лётного экипажа.

е) Непредвиденные обстоятельства в ходе перевозок – дискреционные полномочия командира борта.

362. Условия изменения пределов периодов полёта, дежурства и отдыха командиром борта в случае непредвиденных обстоятельств во время перевозок, которые начинаются с момента донесения о начале дежурства или после него, соблюдают следующие условия:

а) Максимальный суточный FDP в результате применения частей (b) и (e) ORO.FTL.205 или ORO.FTL.220, не может быть продлён более чем на 2 часа, кроме случая, когда был увеличен лётный экипаж – в этом случае максимальный суточный период лётного дежурства может быть продлён, но не более чем на 3 часа;

б) если в течение конечного участка FDP превышает допустимое увеличение из-за непредвиденных обстоятельств, наступивших после взлёта, полет может быть продолжен к запланированному пункту назначения или на другой аэродром; и

в) период отдыха после FDP может быть сокращён, но никогда не может составлять менее 10 часов.

363. В случае непредвиденных обстоятельств, которые могут привести к сильной усталости, командир борта сокращает фактический период лётного дежурства и/или продлевает период отдыха для устранения любого отрицательного воздействия на безопасность полёта.

364. Командир борта осведомляется у всех членов экипажа об их уровнях бдительности перед тем, как принять решение об изменениях, предусмотренных в пунктах 1 и 2.

365. Командир борта передаёт эксплуатанту донесение в случае продления FDP или сокращения периода отдыха по своему решению.

366. В случае, когда продление FDP или сокращение периода отдыха превышает 1 час, копия донесения, к которому эксплуатант добавляет свои замечания, передаётся им в Орган гражданской авиации в течение не более 28 дней после события.

367. Эксплуатант вводит процесс, не предусматривающий наказания, по использованию описанных в данном положении дискреционных полномочий, и излагает его в руководстве по лётной эксплуатации.

368. Непредвиденные обстоятельства в ходе перевозок – явка с опозданием для начала дежурства.

369. Эксплуатант включает в руководство по лётной эксплуатации ряд процедур, касающихся явки с опозданием для начала дежурства в случае непредвиденных обстоятельств, в соответствии с применимыми требованиями к сертификации типа деятельности.

§ 12. Периоды полёта и периоды дежурства

370. Общие периоды дежурства, которые могут быть распределены одному члену экипажа, не превышают:

1. 60 часов дежурства в любые 7 дней подряд;
2. 110 часов дежурства в любые 14 дней подряд; и

3. 190 часов дежурства в течение любых 28 дней подряд, распределённые максимально одинаковым образом на всём протяжении данного периода.

371. Общее полётное время на участках, в пределах которых член экипажа назначен дежурным членом экипажа, не превышают:

1. 100 часов полётного времени в течение любых 28 дней подряд;
2. 900 часов полётного времени в течение любого календарного года;
3. 1000 часов полётного времени в течение любых 12 календарных месяцев подряд.

372. Послеполётная служебная задача считается периодом дежурства. Эксплуатант указывает в своём руководстве по лётной эксплуатации минимальную продолжительность периода послеполётных служебных задач.

§ 13. Дислокация

373. При дислокации члена экипажа эксплуатантом применяются следующие требования:

а) дислокация после явки для начала дежурства, но до начала работы, считается FDP, но не считается участком;

б) все проведённое для дислокации время считается временем дежурства.

§ 14. Раздробленный период дежурства

374. Условия для продления основного суточного FDP после перерыва на земле соответствует следующим факторам:

а) режимы указания полётного времени уточняют следующие элементы для раздробленного периода дежурства, в соответствии с применимыми требованиями к сертификации типа деятельности:

1. минимальную продолжительность перерыва на земле; и

2. возможность продления FDP, с учётом продолжительности перерыва на земле, объектов, предоставленных членам экипажа для отдыха, и других имеющих значение факторов;

а) перерыв на земле полностью засчитывается как FDP;

б) раздробленный период дежурства не следует за сокращённым периодом отдыха.

§ 15. Период запаса и периоды дежурства в аэропорту

375. Если эксплуатант назначает членов экипажа на период запаса или на любой период дежурства в аэропорту, применяются следующие требования, в соответствии с применимыми требованиями к сертификации типа деятельности:

а) период запаса и любой период дежурства в аэропорту планируется, а начало и окончание периода запаса определяются и объявляются заранее

членам соответствующего экипажа, чтобы предоставить им возможность запланировать надлежащий период отдыха;

б) член экипажа находится в запасе в аэропорту с момента явки для начала дежурства в место явки до завершения объявленного периода запаса в аэропорту;

в) период запаса в аэропорту полностью засчитывается как период дежурства;

г) любой период дежурства в аэропорту полностью засчитывается как период дежурства, а FDP полностью засчитывается с момента явки для начала дежурства в аэропорт;

д) эксплуатант обеспечивает размещение члена экипажа, находящегося в запасе в аэропорту;

е) режимы указания полётного времени указывают следующие элементы:

1. максимальную продолжительность любого дежурства в запасе;

2. влияние времени, проведённого на дежурстве в запасе, на максимальный FDP, который может быть назначен, с учётом объектов для отдыха, предоставленных члену экипажа, а также других имеющих значение факторов, таких как:

- необходимость немедленной готовности члена экипажа;
- интерференции периода запаса со сном; и
- адекватного уведомления для обеспечения возможного периода сна между вызовом на дежурство и назначенным FDP;

3. минимальный период отдыха после периода запаса, который не приводит к назначению FDP;

4. каким способом времени, проведённое в периоде запаса, ином, чем период запаса в аэропорту, засчитывается в целях накопления часов дежурства.

§ 16. Запас

376. Если эксплуатанты назначают членов экипажа нести дежурство в запасе, применяются следующие требования, в соответствии с применимыми требованиями к сертификации типа деятельности:

а) запас фигурирует в рабочем графике;

б) режимы указания полётного времени указывают следующие элементы:

1. максимальную продолжительность любого индивидуального периода запаса;

2. количество дней подряд нахождения в запасе, которые могут быть назначены одному члену экипажа.

§ 17. Периоды отдыха

377. Минимальный период отдыха, предусмотренный до проведения FDP, который начинается на базе, как минимум настолько же длительный, что

и предыдущий период дежурства, или составляет 12 часов, с учётом наибольшего из них.

378. В порядке отступления от пункта 378, минимальный период отдыха, предусмотренный в части (а), применяется в случае, когда эксплуатант предоставляет адекватное размещение члену экипажа на основной базе.

а) Минимальный период отдыха в другом месте, не на базе.

379. Минимальный период отдыха, предусмотренный до FDP, который начинается в другом месте, не на базе, как минимум настолько же длительный, что и предыдущий период дежурства, или составляет 10 часов, с учётом наибольшего из них. Этот период содержит дополнительных 8 часов сна ко времени, выделенному на перелёт и на физиологические потребности.

б) Сокращённый период отдыха.

380. В порядке отступления от пункта 378 и (а), режимы указания полётного времени могут сокращать минимальные периоды отдыха в соответствии с применимыми требованиями к сертификации типа деятельности и с учётом следующих элементов:

1. сокращённого минимального периода отдыха;
2. продления последующего периода отдыха; и
3. сокращения FDP после сокращённого периода отдыха.

в) Длительные повторяющиеся периоды восстановления и отдыха

381. Режимы указания полётного времени уточняют повторяющиеся длительные периоды восстановления и отдыха, которые должны компенсировать накопившуюся усталость. Минимальный длительный период восстановления и отдыха составляет 36 часов, включая 2 местных ночи и, в любом случае, время, прошедшее между завершением повторяющегося длительного периода восстановления и отдыха и началом следующего такого периода, не превышает 168 часов. Повторяющийся длительный период восстановления и отдыха продлевается до 2 местных дней два раза в месяц. Режимы указания полётного времени уточняют дополнительные периоды отдыха, в соответствии с применимыми требованиями к сертификации, для компенсации:

1. последствий разниц часовых поясов и продлений FDP;
2. дополнительной усталости, накопившейся из-за нерегулярных расписаний; и
3. изменения базы месторасположения.

§ 18. Питание

382. Во время FDP должна быть возможность для употребления пищи и жидкостей, чтобы исключить снижение качественных показателей работы члена экипажа, главным образом, тогда, когда FDP превышает 6 часов.

383. Эксплуатант указывает в своём руководстве по лётной эксплуатации порядок обеспечения питания членов экипажа во время FDP.

§ 19. Записи о базе, полётном времени, периодах дежурства и отдыха

384. Эксплуатант хранит в течение 24 месяцев, индивидуальный учёт по каждому члену экипажа, который содержит:

- 1) полётное время;
- 2) начало, продолжительность и окончание каждого периода дежурства и каждого FDP;
- 3) периоды отдыха и выходных дней без какой-либо деятельности; и
- 4) закреплённую базу;
- 5) донесения о длительных периодах лётного дежурства и сокращённых периодах отдыха.

385. По требованию, эксплуатант предоставляет копии индивидуальных учётных документов о полётном времени, периодах дежурства и периодах отдыха:

1. соответствующему члену экипажа; и
2. другому эксплуатанту, в отношении члена экипажа, который является или становится членом экипажа данного эксплуатанта.

386. Учётные документы, касающиеся членов экипажа, которые выполняют служебные задачи для нескольких эксплуатантов, хранятся в течение 24 месяцев.

§ 20. Подготовка к менеджменту усталости

387. Эксплуатант первоначально и периодически предоставляет курсы подготовки в области менеджмента усталости для членов экипажа, персонала, ответственного за подготовку и поддержание графиков работы экипажа, и для соответствующего руководящего персонала.

388. Эти курсы подготовки следуют программе подготовки, установленной эксплуатантом и описанной в руководстве по лётной эксплуатации. Программа курсов подготовки охватывает возможные причины и последствия усталости и меры борьбы с усталостью.

389. Инструктивный материал правил о нормах рабочего времени и времени отдыха членов экипажа воздушных судов гражданской авиации Кыргызской Республики смотреть Приложение 16, в АПКР-6, часть I.

§ 21. Особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации

390. Настоящее правило устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов, имеющих действующие сертификаты (свидетельства), предоставляющие право выполнения работы на борту воздушного судна в составе экипажа, включая курсантов лётных учебных заведений и стажёров.

391. Нормы настоящих правил являются обязательными при разработке руководства по производству полётов эксплуатантов, составлении графиков работы членов экипажей и расписаний движения воздушных судов эксплуатантов.

392. Эксплуатант разрабатывает правила, регламентирующие режимы работы и отдыха членов экипажей в соответствии с нормами настоящего

Положения, и включает РПП с учётом мнения выборного органа профсоюзной организации, входящей в представляющей интересы членов лётных экипажей.

393. Член лётного экипажа имеет право отказаться от дальнейшего выполнения трудовых обязанностей, когда он настолько утомлён, что это может неблагоприятно повлиять на безопасность полёта, в порядке, установленном в РПП.

§ 22. Рабочее время при выполнении специальных, авиационных работ

394. Рабочее время члена экипажа воздушного судна состоит из времени полётной смены, времени работы на земле между полётными сменами и времени перемещения в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя.

395. Нормальная продолжительность рабочего времени члена лётного экипажа и бортоператора не может превышать 36 часов в неделю.

396. Нормальная продолжительность рабочего времени бортпроводника не может превышать 40 часов в неделю.

397. Максимально допустимая продолжительность ежедневной работы члена экипажа не может превышать 8 часов. Исключением являются случаи применения, суммированного учёта рабочего времени, установленные пунктом 655 настоящего Положения.

398. В тех случаях, когда по условиям работы не может быть соблюдена ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, установленная пунктом 6 настоящего Положения, членам экипажей устанавливается суммированный учёт рабочего времени с продолжительностью учётного периода не более одного месяца. Учётный период может быть увеличен до квартала с учётом мнения представителей работников.

399. Продолжительность рабочего времени за учётный период не может превышать нормального числа рабочих часов.

400. Суммированный учёт рабочего времени вводится работодателем с учётом мнения представителей работников.

401. Член экипажа освобождается от выполнения трудовых обязанностей, если он отработал установленную норму рабочего времени в учётном периоде. Исключением являются случаи, предусмотренные пунктом 8 настоящего Положения.

402. Привлечение к сверхурочным работам производится работодателем с письменного согласия члена экипажа в случаях, предусмотренных пунктами Трудового кодекса Кыргызской Республики.

403. В других случаях привлечение к сверхурочным работам допускается с письменного согласия члена экипажа и с учётом мнения представителей работников для выполнения полётов, связанных с перевозкой пассажиров, багажа, грузов и почты (далее - транспортные полёты), и полётов при выполнении авиационных работ.

404. Сверхурочные работы не должны превышать для каждого члена экипажа четырёх часов сверх установленной продолжительности полётной смены в течение двух дней подряд (за исключением случаев,

предусмотренных пунктом 39 настоящего Положения), 20 часов в месяц и 120 часов в год.

405. При этом продолжительность полётной смены с учётом времени сверхурочных работ не может превышать максимально допустимую продолжительность полётной смены, установленную пунктами 672, 673 и 697 настоящего Положения. Исключением являются случаи, предусмотренные пунктом 39 настоящего Положения.

§ 23. Полётная смена

406. Период рабочего времени с начала времени предполётной подготовки до завершения послеполётных работ (далее - полётная смена) включает:

а) время процедур, связанных с прохождением предполётного медицинского, таможенного, пограничного контроля и оформления полётной документации перед вылетом, исчисляемое с момента явки члена экипажа на вылет в соответствии с РПП до момента начала полётного времени (далее - время предполётной подготовки);

б) время с начала запуска двигателя (двигателей) на воздушном судне перед взлётом до момента выключения двигателя (двигателей) после окончания полёта - для самолётов и с момента начала вращения лопастей несущих винтов, и до момента их полной остановки - для вертолётов (далее - полётное время);

в) время регламентированного технологического перерыва;

г) время кратковременных перерывов;

д) время послеполётных работ с момента окончания полётного времени до момента окончания полётной смены (завершение послеполётных работ) в соответствии с РПП;

е) время стоянки во внебазовых аэропортах при промежуточных посадках без смены экипажа и предоставления условий для отдыха в гостинице или специальном помещении для отдыха, обеспечивающих возможность полноценного отдыха без отвлекающих факторов и соответствующих действующим санитарно-гигиеническим требованиям (далее - условия для отдыха);

ё) время задержки вылета без предоставления условий для отдыха.

407. Продолжительность времени предполётной подготовки и послеполётных работ устанавливается в РПП с учётом технологического графика подготовки конкретного типа воздушного судна к вылету и по прилёту.

§ 24. Полётное время

408. Продолжительность полётного времени при выполнении полётов на всех типах воздушных судов не может превышать 80 часов за один календарный месяц, 240 часов в квартал, 800 часов за календарный год.

409. Продолжительность полётного времени, установленная пунктом 11 настоящего Положения, с письменного согласия члена экипажа и с учётом мнения представителей работника может быть увеличена до 90 часов за один календарный месяц, до 270 часов в квартал, до 900 часов за календарный год.

§ 25. Время работы на земле между полётными сменами

410. Член экипажа может быть привлечён к выполнению работы на земле после завершённой полётной смены не ранее окончания времени ежедневного отдыха, установленного пунктами 711, 712, 713, 715 настоящего Положения, и не позднее 12-часового периода отдыха перед началом очередной полётной смены.

411. Время работы члена экипажа на земле между полётными сменами включает:

а) время прохождения предварительных подготовок к полётам, разборы полётов, профессиональная учёба, тренировки на тренажёрах, проверка знаний, оформление полётной и другой служебной документации, изучение документов, регламентирующих организацию, обеспечение и выполнение полётов;

б) время дежурства и пребывания в резерве;

в) время пребывания по заданию (распоряжению) работодателя во внебазовом аэропорту в целях продолжения выполнения задания на полет (далее - время ожидания вылета во внебазовых аэропортах между полётными сменами) в размере, установленном пунктом 683 настоящего Положения;

г) время погрузки и выгрузки воздушных судов;

д) время выполнения иных трудовых обязанностей, не связанных с выполнением задания на полет.

412. Время начала и окончания работы на земле, указанной в подпунктах "а" и "д", устанавливается коллективным договором или правилами внутреннего трудового распорядка организации.

§ 26. Продолжительность полётной смены минимального состава экипажа, разрешённого руководством по лётной эксплуатации, при выполнении транспортных полётов

413. Продолжительность полётной смены минимального состава экипажа, разрешённого руководством по лётной эксплуатации данного типа воздушного судна, устанавливается работодателем в зависимости от базового времени явки на вылет и количества посадок, запланированных заданием на полет.

414. При этом базовым временем следует считать местное время аэропорта постоянного места работы члена экипажа (далее - базовый аэропорт) или внебазового аэропорта, если член экипажа находится во внебазовом аэропорту 48 часов и более.

415. Максимально допустимая продолжительность полётной смены члена лётного экипажа в течение суток (любые последовательные 24 часа) не может превышать значений, указанных в приложениях № 1 - 4 Положения. Исключение составляют случаи, предусмотренные пунктом 39 настоящего Положения.

416. Максимально допустимая продолжительность полётной смены члена кабинного экипажа в течение суток (любые последовательные 24 часа) не может превышать значений, указанных в приложении № 1 Положения. Исключение составляют случаи, предусмотренные пунктом 695 настоящего Положения.

§ 27. Продолжительность полётной смены увеличенного состава экипажа при выполнении транспортных полётов

417. В том случае, если плановая продолжительность полётной смены превышает максимально допустимую, установленную пунктами 672, 673 настоящего Положения, для выполнения функций члена экипажа в полёте на время регламентированного технологического перерыва вводятся дополнительные члены экипажа (далее - увеличенный состав экипажа).

418. Продолжительность полётной смены увеличенного состава лётного экипажа устанавливается работодателем в зависимости от числа дополнительных членов лётного экипажа и количества посадок, запланированных заданием на полет.

419. Максимально допустимая продолжительность полётной смены увеличенным составом лётного экипажа в течение 24 часов не может превышать значений, указанных в приложении № 5 Положения. Исключение составляют случаи, предусмотренные пунктом 695 настоящего Положения.

420. Количество дополнительных членов кабинного экипажа устанавливается в РПП и зависит от:

- а) продолжительности полётной смены и количества посадок;
- б) типа воздушного судна;
- в) видов обслуживания пассажиров по классам, предусмотренным в полёте (первый, бизнес-класс, экономический).

421. Выполнение полётов увеличенным составом экипажа может осуществляться только при условии обеспечения дополнительных членов экипажа в салоне пассажирского или грузового воздушных судов специальными местами, оборудованными креслами с возможностью быстрого доступа к кислородному оборудованию, при этом с учётом конструктивных особенностей конкретного воздушного судна кресла в салоне пассажирского воздушного судна должны быть изолированными от пассажиров.

422. Время регламентированного технологического перерыва включается во время полётной смены в полном размере.

§ 28. Рабочее время при дежурстве и нахождении в резерве

423. В период времени пребывания на дежурстве и в резерве включается время, в течение которого член экипажа по распоряжению работодателя находится в установленном месте с условиями для отдыха при постоянной готовности к выполнению задания на полет.

424. Член экипажа может быть назначен в резерв не более четырёх раз за учётный период. Продолжительность времени пребывания на дежурстве и в резерве не может превышать 12 часов в течение непрерывных 24 часов.

425. Время пребывания на дежурстве и в резерве в специально отведённом для этой цели помещении засчитывается в рабочее время полностью, в месте жительства - в размере не менее 25 процентов.

426. В случае вызова члена экипажа из резерва для выполнения полётного задания время дежурства и пребывания в резерве учитывается в рабочем времени учётного периода, но не включается в продолжительность полётной смены.

§ 29. Время работы на земле при ожидании вылета во внебазовом аэропорту между полётными сменами и при задержке вылета

427. Время ожидания вылета во внебазовом аэропорту между полётными сменами включается в рабочее время в размере одного часа за каждые четыре часа времени ожидания. Во время ожидания вылета во внебазовом аэропорту между полётными сменами не включается время еженедельного отдыха, предусмотренное полётным заданием.

428. Время задержки вылета исчисляется от времени вылета, установленного заданием на полет, до фактического времени вылета.

§ 30. Продолжительность рабочего времени и времени отдыха при выполнении полётной смены, разделённой на части при выполнении транспортных полётов

429. При выполнении полётов минимальным составом экипажа члену экипажа с его согласия полётная смена может быть разделена на две части.

430. Время перерыва между двумя частями полётной смены в рабочее время не включается.

431. Разделение полётной смены на части производится работодателем на основании локального нормативного акта, принятого с учётом мнения выборного профсоюзного органа организации.

432. При разделении полётной смены на части допускается разделение не более двух полётных смен в течение учётного периода рабочего времени и не более двух полётных смен подряд.

433. Общая продолжительность полётной смены, разделённой на части, не должна превышать продолжительности полётной смены, установленной пунктами 672, 673 настоящего Положения.

434. Разделение полётной смены на части при выполнении полётов увеличенным составом экипажа не допускается.

435. После выполнения двух полётных смен, разделённых на части, подряд члену экипажа в базовом аэропорту предоставляется отдых не менее 48 часов.

§ 31. Продолжительность рабочего времени при перемещении члена экипажа в качестве пассажира

436. Время перемещения (перелёта или переезда) члена экипажа в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя включается в рабочее время с момента явки к месту убытия, но не менее чем за 40 минут до убытия и до момента прибытия к месту назначения (размещения на отдых).

437. Член экипажа, перемещённый в качестве пассажира на воздушном судне, может выполнить без предоставления ежедневного отдыха полётную смену продолжительностью, не более установленной пунктами 672, 673 настоящего Положения с учётом времени явки для перелёта, уменьшенной на 50 процентов времени перемещения (перелёта). При этом если указанной продолжительности полётной смены недостаточно для выполнения задания на полет, то задание на полет может быть выполнено только после предоставления члену экипажа ежедневного отдыха в соответствии с пунктами 711, 712, 713, 715 настоящего Положения.

§ 32. Продолжительность рабочего времени при выполнении учебных и (или) тренировочных полётов

438. При выполнении учебных и (или) тренировочных полётов устанавливаются следующие ограничения по продолжительности полётной смены, полётному времени и количеству заходов на посадку:

- а) продолжительность полётной смены не может превышать 10 часов;
- б) полётное время в полётной смене не может превышать 6 часов;
- в) количество заходов на посадку не может превышать 25;
- г) количество заходов на посадку для самолётов четвёртого класса и вертолётов всех классов не может превышать 40.

§ 33. Продолжительность рабочего времени и времени отдыха при перегонке воздушного судна с неисправностями

439. При перегонке воздушных судов с неисправностями, при которых не разрешается перевозка пассажиров и груза, продолжительность полётной смены члена экипажа не может превышать 12 часов.

440. Отдых между полётными сменами члена экипажа при перегонке воздушного судна с неисправностями должен составлять не менее 10 часов, а после перегонки в базовом аэропорту - не менее 42 часов.

§ 34. Рабочее время и время отдыха членов экипажа при непредвиденных обстоятельствах

441. При непредвиденных обстоятельствах, связанных с метеоусловиями, невозможностью выполнить посадку в аэропорту назначения, отказами авиационной техники в полёте, и других случаях, не предусмотренных заданием на полет, командир воздушного судна обладает исключительным правом увеличить установленную продолжительность полётной смены в следующих размерах:

а) на два часа при выполнении полётной смены в минимальном составе экипажа;

б) на три часа при выполнении полётной смены в увеличенном составе экипажа.

442. Решение об увеличении продолжительности полётной смены экипажа оформляется командиром воздушного судна записью в задании на полет.

443. В том случае, если командиром воздушного судна не использовано право на увеличение продолжительности полётной смены или использование этого права не позволяет продолжить полет, командир воздушного судна может принять решение о завершении полётной смены и предоставлении ежедневного отдыха членам экипажа с предоставлением условий для отдыха. При этом продолжительность ежедневного отдыха, установленная пунктом 715 настоящего Положения, может быть уменьшена, но не менее чем до 10 часов с соответствующим увеличением ежедневного времени отдыха в базовом аэропорту непосредственно после окончания полётной смены.

§ 35. Особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов лётных экипажей при выполнении авиационных работ

444. Максимально допустимая продолжительность полетной смены члена летного экипажа не может превышать:

1) при выполнении авиационных работ - 12 часов;

2) при выполнении авиационно-химических работ - 10 часов (при внесении минеральных удобрений - 12 часов).

445. При перегонке воздушного судна в ремонт, из ремонта на оперативную точку, с оперативной точки на базу продолжительность полетной смены не может превышать 12 часов.

446. На члена летного экипажа при выполнении авиационных работ, включая авиационно-химические, распространяются нормы полетного времени, установленные пунктами 667, 668 настоящего Положения.

447. При этом при выполнении отдельных видов авиационных работ максимально допустимая продолжительность полетного времени не может превышать:

а) при полетах с применением высокотоксичных и ядовитых веществ (чрезвычайно опасных, высокоопасных) - четырех часов;

б) при раскатке токоведущих проводов - четырех часов;

в) при трелевке древесины на внешней подвеске - пяти часов;

г) при выполнении строительных и монтажных работ - пяти часов;

д) при выполнении гравиметрической съемки с посадками на лед - пяти часов;

е) при перевозке грузов на внешней подвеске - шести часов;

ё) при отстреле диких животных с воздуха - шести часов;

ж) при выполнении аэровизуальных, съемочных, поисковых, аварийно-спасательных работ, радиационной разведки местности, полетов на морские (плавучие) буровые установки - семи часов.

448. Для завершения полетной смены с грузом на внешней подвеске допускается увеличение полетного времени на один час.

449. Член экипажа может выполнить в течение одной полетной смены два разных вида работ, указанных в подпунктах "а", "б", "в", "г" пункта 699 настоящего Положения.

450. При этом максимально допустимая суммарная продолжительность полетного времени определяется пропорционально по видам работ в пределах норм, установленных пунктом 697 настоящего Положения.

451. Для члена летного экипажа при выполнении авиационно-химических работ устанавливается следующее предельное количество посадок в течение полетной смены:

а) на самолёте - 45 посадок;

б) на вертолёте - 55 посадок.

452. Продолжительность непрерывного пребывания члена летного экипажа на оперативной точке при выполнении авиационных работ не может превышать 15 последовательных календарных дней, при выполнении авиационно-химических работ - 30 последовательных календарных дней.

453. Если сроки непрерывного пребывания члена летного экипажа на оперативной точке превышают нормы, установленные пунктом 46 настоящего Положения, то повторное направление члена экипажа на оперативную точку допускается не ранее чем через семь календарных дней нахождения в месте постоянной работы.

454. При выполнении авиационно-химических работ члену экипажа с его согласия полетная смена может быть разделена на части с продолжительностью перерыва между двумя частями не менее двух часов.

455. Время перерыва между двумя частями полетной смены в рабочее время не включается.

456. Разделение полетной смены на части производится работодателем на основании локального нормативного акта, принятого с учетом мнения представителей работников.

457. Общая продолжительность полетной смены, разделенной на части, не должна превышать продолжительности полетной смены, установленной пунктом 697 настоящего Положения.

458. Члену летного экипажа предоставляются кратковременные перерывы следующей продолжительности:

а) не менее 15 минут - через каждые 1,5 часа полетного времени или после выполнения 10 посадок;

б) не менее 1,5 часа - после каждых четырех часов полетного времени или после 25 посадок, при этом кратковременный отдых может быть совмещен с перерывом для отдыха и приема пищи.

459. Члену летного экипажа предоставляется еженедельный непрерывный отдых после последовательно отработанных шести календарных дней в базовом аэропорту или месте выполнения фактической работы продолжительностью не менее 42 часов.

§ 36. Время прохождения обязательного медицинского освидетельствования

460. Работодатель обеспечивает предоставление следующих периодов времени для прохождения членом экипажа обязательного медицинского освидетельствования, медицинских осмотров (по предписанию врача):

а) квартальное медицинское освидетельствование - два календарных дня;

б) полугодовое и годовое медицинское освидетельствование - четыре календарных дня.

§ 37. Время отдыха

461. Отдыху члену экипажа соответствует непрерывный период времени на земле, в течение которого член экипажа свободен от исполнения трудовых обязанностей и которое он может использовать по своему усмотрению.

462. Членам экипажа предоставляются следующие виды отдыха:

а) отдых ежедневный (отдых между полетными сменами);

б) отдых еженедельный непрерывный (выходные дни);

в) отдых ежегодный (отпуск основной и дополнительный).

§ 38. Отдых ежедневный

463. Отдыху ежедневному (отдых между полетными сменами) соответствует непрерывный период времени, предоставляемый члену экипажа для восстановления работоспособности после выполнения очередной полетной смены.

464. Нормальная продолжительность времени отдыха между полетными сменами должна составлять не менее двойной продолжительности завершенной полетной смены и устанавливаться с учетом:

а) продолжительности времени завершенной полетной смены;

б) разницы во времени между базовым и внебазовым аэропортами по всемирно-скоординированному времени;

в) продолжительности дорожного времени во внебазовых аэропортах.

465. При разнице во времени по всемирно-скоординированному времени между базовым и внебазовым аэропортами четыре часа и более продолжительность отдыха между полетными сменами должна быть увеличена на 30 минут за каждый час разницы во времени с базовым аэропортом.

466. После пребывания в часовых поясах с разницей во времени по всемирно-скоординированному времени с базовым аэропортом четыре часа и более в течение 48 часов и более время отдыха после возвращения в базовый аэропорт должно составлять не менее 48 часов.

467. Если дорожное время во внебазовом аэропорту превышает 60 минут, то продолжительность отдыха между полетными сменами должна быть увеличена на продолжительность дорожного времени, соответствующего периоду с момента убытия члена экипажа после окончания полетной смены до момента его размещения на отдых, а также время с момента убытия члена экипажа от места отдыха до момента начала предполетной подготовки.

468. По согласованию с представителями работников в базовом и внебазовых аэропортах продолжительность ежедневного отдыха, в зависимости от продолжительности завершенной полетной смены, может быть сокращена до значений минимального ежедневного времени отдыха, указанных в приложении N 6 Положения, с соблюдением норм, установленных пунктами 712, 714 настоящего Положения.

469. В базовом аэропорту при плановых ранних вылетах и поздних прилетах (с 22.00 до 06.00) работодатель предоставляет членам экипажа условия для отдыха или организует доставку членов экипажа в аэропорт и из аэропорта к месту проживания.

§ 39. Еженедельный непрерывный отдых (выходные дни)

470. Продолжительность еженедельного непрерывного отдыха не может быть менее 42 часов.

471. Еженедельный непрерывный отдых должен предоставляться, как правило, в месте постоянного проживания и включать две местных ночи по местному времени базового аэропорта.

472. Еженедельный непрерывный отдых (выходные дни) может предоставляться в месте фактического нахождения члена экипажа при длительном ожидании вылета (трое суток и более) во внебазовых аэропортах (на оперативной точке). При этом выходные дни члена экипажа должны быть оформлены записью в задании на полет.

473. Еженедельный непрерывный отдых предоставляется не реже чем через шесть рабочих дней подряд или две ночные полетные смены подряд. При этом к ночным полетным сменам относятся смены, 50 процентов и более продолжительности которых приходится на местное время базового аэропорта с 22.00 до 06.00.

§ 40. Требования к планированию и учету рабочего времени и времени отдыха

474. При сменной работе и суммированном учете рабочего времени член экипажа должен производить работу в течение установленной продолжительности рабочего времени в соответствии с графиками работы.

475. Графики работы составляются работодателем с учетом мнения представителей работников не менее чем на один месяц и доводятся до сведения работников не позднее чем за месяц до введения их в действие. В случае производственной необходимости допускается изменение графиков работы с учетом мнения представителей работников, при этом указанные изменения доводятся до сведения работников не позднее чем за пять дней до введения их в действие.

476. Работодатель обязан обеспечить точный учет сверхурочных работ.

477. Работодатель обязан обеспечить ведение учета рабочего времени и времени отдыха записей членам экипажей в следующем порядке:

а) полетное время регистрируется в задании на полет экипажа и летных книжках членов экипажа;

б) продолжительность полетной смены регистрируется в задании на полет;

в) продолжительность рабочего времени, времени отдыха и сверхурочных работ регистрируется в таблице учета рабочего времени.

Приложение № 1

Максимальная продолжительность полетных смен экипажей воздушных судов с двумя и более членами летного экипажа при выполнении транспортных полетов (в часах и минутах)

Время явки экипажа на (базовое)	члена на вылет	Количество посадок воздушного судна		
		1 - 2 (3 <*>)	3 - 4	5 и более
06.01 - 21.59		12.00 <*>	10.30	08.30
22.00 - 06.00		11.00 <*>	10.00	06.30

478. По согласованию с представителями работников продолжительность полетной смены с 1 - 2 посадками воздушного судна может быть увеличена на один час, но не более двух раз за семь последовательных дней.

Глава 10. Сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер

479. В том случае, когда АПКР требуют, чтобы сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер, выполняющий свои функции в соответствии с утверждённым методом осуществления контроля и наблюдения за производством полётов, имел соответствующее свидетельство,

такой сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер получает свидетельство в соответствии с положениями АПКР-1.

480. Признавая доказательство квалификации, отличное от наличия свидетельства сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера, Орган гражданской авиации в соответствии с утверждённым методом осуществления контроля и наблюдения за производством полётов требует, чтобы такие лица как минимум отвечали требованиям АПКР-1, предъявляемым при выдаче свидетельств сотрудникам по обеспечению полётов/полётным диспетчерам.

481. Сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер не допускается к работе, если он:

а) не прошёл успешно специализированный учебный курс эксплуатанта, охватывающий все конкретные элементы его утверждённой методики управления и контроля над производством полётов, указанной в п.39 §2 гл.2 настоящих Правил.

б) не совершил в течение предшествующих 12 месяцев, находясь в кабине вертолёт, по крайней мере, одного квалификационного полёта в одном направлении над любым районом, в пределах которого это лицо уполномочено осуществлять контроль над полётами. Этот полёт включает посадки на возможно большом количестве вертодромов.

482. Для целей квалификационного полёта сотрудник по обеспечению полётов/полётный диспетчер должен уметь контролировать работу системы внутренней переговальной связи лётного экипажа и средств радиосвязи и уметь отслеживать действия лётного экипажа;

а) не продемонстрировал эксплуатанту знание:

- 1) содержания руководства по производству полётов;
- 2) используемого радиооборудования вертолёт;
- 3) используемого навигационного оборудования вертолёт;

б) не продемонстрировал эксплуатанту знание следующих подробностей, касающихся полётов, за которые данный сотрудник несёт ответственность, и районов, в пределах которых это лицо уполномочено осуществлять контроль над полётами:

1) сезонных метеорологических условий и источников метеорологической информации;

2) влияния метеорологических условий на приём радиосигналов используемым оборудованием вертолёт;

3) особенностей и ограничений каждой навигационной системы, которая используется эксплуатантом;

4) инструкций по загрузке вертолёт;

в) не продемонстрировал эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полётного диспетчера;

г) не продемонстрировал эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в § 31 гл. 2 настоящих Правил.

483. Сотруднику по обеспечению полётов/полётному 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.

484. Сотрудника по обеспечению полётов/полётного диспетчера не следует допускать к работе, если он в течение 12 мес. подряд не исполнял своих обязанностей, пока не будут удовлетворены положения п. 407 гл. 8 настоящих Правил.

Глава 11. Руководства, бортовые журналы и учётные документы

§ 1. Лётное руководство

485. К настоящему Приложению имеют также отношение следующие руководства, журналы и учетные документы, которые не упоминались в этой главе:

- документ для учета заправки топливом и маслом;
- регистрируемые данные о техническом обслуживании;
- документ для учета полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха;
- документация о подготовке к полету;
- рабочий план полета;
- документ для учета уровня квалификации командира вертолета применительно к выполнению определенных операций.

486. Лётное руководство обновляется путём внесения изменений, утверждённых Органом гражданской авиации.

§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания

487. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания, которое обеспечивается в соответствии с пп. 356-359 §2 гл.6 настоящих Правил и издаётся в виде отдельных частей, содержит следующую информацию:

а) описание предусматриваемых в п.342 §1 гл.6 настоящих Правил процедур, включая, когда это применимо:

1) описание административных соглашений между эксплуатантом и утверждённой организацией по техническому обслуживанию;

2) 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 утверждённой организации по техническому обслуживанию;

б) фамилии и обязанности лица или лиц, упоминаемых в п.355 § 1 гл. настоящих правил;

в) ссылку на программу технического обслуживания, упоминаемую в п. 350 § 3 гл. 6 настоящих Правил;

г) описание используемых методов регистрации и хранения эксплуатантом данных о техническом обслуживании, упоминаемых в пп. 352-356 § 4 гл. 6 настоящих Правил;

д) описание процедур контроля, оценки и представления данных об опыте технического обслуживания и эксплуатации, упоминаемых в п.368 § 5 гл. 6 настоящих правил;

е) описание процедур выполнения требований к представлению эксплуатационной информации, содержащихся в АПКР-8;

ё) описание процедур оценки информации о сохранении лётной годности и осуществления любых результирующих действий, предусмотренных в п.358 § 5 гл. 6 настоящих Правил;

ж) описание процедур осуществления действий, вытекающих из обязательной информации о сохранении лётной годности;

з) описание процедур введения и функционирования системы анализа и постоянного контроля над выполнением и эффективностью программы технического обслуживания с целью устранения любых недостатков в этой программе;

и) описание типов и моделей вертолётов, на которые распространяется руководство;

й) описание процедур обеспечения регистрации и устранения неисправностей, влияющих на лётную годность;

к) описание процедур информирования Органа гражданской авиации о значительных происшествиях при эксплуатации;

л) описание процедур контроля лизинга воздушных судов и соответствующих авиационных изделий;

м) описание процедур изменения руководства по регулированию технического обслуживания.

§ 3. Программа технического обслуживания

488. Программа технического обслуживания каждого вертолёта, предусмотренная в § 3 гл. 6 настоящих Правил, содержит следующую информацию:

а) работы по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения с учётом предполагаемого использования вертолёта;

б) когда это применимо, программу сохранения целостности конструкции;

в) процедуры изменения предписаний, упомянутых в пп. а) и б) п. 412, выше или отклонения от них;

г) когда это применимо, описание программы контроля состояния и поддержания надёжности систем, агрегатов, силовых приводов, несущих винтов и двигателей вертолёта.

489. Работы по техническому обслуживанию и их периодичность, установленные в качестве обязательных при утверждении типовой конструкции, указываются в качестве таковых.

490. Программа технического обслуживания должна основываться на информации о программе технического обслуживания, предоставляемой

государством разработчика или организацией, ответственной за типовую конструкцию и любом дополнительном соответствующем опыте.

§ 4. Бортовой журнал

491. Бортовой журнал вертолётa должен содержать с соответствующей нумерацией римскими цифрами:

1. Национальная принадлежность и регистрация вертолётa.
2. Дата.
3. Фамилии членов экипажа.
4. Обязанности членов экипажа.
5. Пункт вылета.
6. Пункт прибытия.
7. Время вылета.
8. Время прибытия.
9. Часы полётa.
10. Характер полётa (частный, регулярный или не регулярный рейс).
11. Инциденты, наблюдения, если таковые имеются.
12. Подпись ответственного лица.

492. Записи в бортовом/полётном журнале следует производить незамедлительно и чернилами или не стираемым карандашом. А также Заполненные бортовые журналы следует сохранять для обеспечения непрерывности регистрации выполнения полётов в течение последних 6 месяцев.

§ 5. Учёт бортового аварийно-спасательного оборудования

493. Эксплуатанты всегда имеют в своём распоряжении для немедленного сообщения координационным центрам поиска и спасания перечни, содержащие сведения об аварийно-спасательном оборудовании, находящемся на борту любого из их вертолётов. 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

494. Эксплуатант обеспечивает, по возможности, сохранение в случае авиационного происшествия или инцидента с вертолётom всех относящихся к данному полётu записей бортовых самописцев и, если необходимо, самих бортовых самописцев, а также сохранение их в надёжном месте до их выдачи, как это предусмотрено в АПКР-13.

Глава 12. Члены кабинного экипажа

§ 1. Распределение обязанностей в аварийной обстановке

495. Эксплуатант устанавливает достаточное с точки зрения Авиационных правил Кыргызской Республики минимальное число членов кабинного экипажа для каждого типа вертолѐта с учётом пассажироместимости или числа перевозимых пассажиров, которое не должно быть меньше минимального числа, установленного при сертификации, для того, чтобы обеспечить безопасную и быструю эвакуацию людей, а также выполнение необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации. Эксплуатант определяет эти функции на каждый тип вертолѐта.

496. В случае, если на борту вертолѐта не предусмотрено наличие кабинного экипажа, эксплуатант назначает одного (или несколько) членов летного экипажа для обеспечения безопасности людей, перевозимых на борту вертолѐта, и обеспечивает его (их) подготовку.

§ 2. Безопасность членов кабинного экипажа во время полѐта

497. Во время взлѐта и посадки, а также в любое другое время по указанию командира вертолѐта каждый член кабинного экипажа занимает место в кресле и пристѣгивается поясным ремнѐм или привязной системой, при наличии таковой.

§ 3. Подготовка

498. Эксплуатант составляет и выполняет утверждаемую государством эксплуатанта программу подготовки, которую должны пройти все лица, назначаемые членами кабинного экипажа. Члены кабинного экипажа ежегодно проходят программу переподготовки. Эти программы подготовки являются гарантией того, что каждое из этих лиц:

а) сможет выполнять связанные с обеспечением безопасности полѐта обязанности и функции, которые ему положено выполнять при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;

б) будет уметь и способен пользоваться находящимся на борту таким аварийно-спасательным оборудованием, как, например, спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийные трапы (желоба), аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование, комплекты первой помощи и универсальные профилактические комплекты, автоматические наружные дефибрилляторы;

в) при работе на вертолѐтах, выполняющих полѐты на высоте более 3000 м (10000 фут), будет знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных вертолѐтах 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 провозятся и не провозятся в пассажирской кабине;

е) будет знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне вертолѐта, включая вопросы координации действий между лѐтным и кабинным экипажами.

499. Требования к подготовке членов кабинного экипажа по вопросам перевозки опасных грузов изложены в программе подготовки по опасным грузам, приведѐнной в АПКР-18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" и в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху.

500. Дополнительная информация о требованиях к перевозке опасных грузов содержится в главе 14 настоящих Правил.

Глава 13. Безопасность

§ 1. Контрольный перечень правил обыска вертолѐта

501. Эксплуатант обеспечивает наличие на борту вертолѐта контрольного перечня правил, которыми следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии. Контрольный перечень дополняется инструктивным материалом в отношении действий, которые следует предпринимать в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета.

§ 2. Программы подготовки

502. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки, позволяющую членам экипажа предпринимать наиболее правильные действия, направленные на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства.

503. 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 бортового питания, предназначенных для перевозки на вертолѐте, с тем, чтобы они способствовали предотвращению актов диверсий или других форм незаконного вмешательства.

§ 3. Донесение об актах незаконного вмешательства

504. По завершении акта не законного вмешательства командир вертолѐта немедленно направляет донесение о таком акте в Орган гражданской авиации.

Глава 14. Опасные грузы

§ 1. Общие случаи применения

505. АПКР-18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" включает общие положения о международной перевозке опасных грузов по воздуху. Глава 2 АПКР-18 включает положения, согласно которым опасные

грузы при определённых условиях не подпадают под действие требований АПКР-18.

506. В силу различий в типах полётов, выполняемых вертолётами и самолётами, необходимо учитывать некоторые дополнительные факторы при перевозке опасных грузов вертолётами как изложено в части 7 Технической инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху.

§ 2. Ответственность государства

507. Глава 2 АПКР-18 содержит требования к каждому государству о предпринятии необходимых мер по обеспечению соответствия с подробными положениями, содержащимися в настоящих Правилах.

508. Обязанности эксплуатанта по перевозке опасных грузов изложены в главах 8, 9 и 10 АПКР-18. В части 7 Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху описаны обязанности эксплуатанта и требования к представлению отчётов о происшествиях и инцидентах.

509. Глава 11 АПКР-18 содержит требования к каждому Договаривающемуся государству установить процедуры по контролю за всеми юридическими лицами (включая упаковщиков, грузоотправителей, организации по наземной обработке грузов и эксплуатантов), выполняющих операции с опасными грузами.

510. Требования, относящиеся к членам экипажа или пассажирам, перевозящим опасные грузы на борту воздушного судна, изложены в главе 1 АПКР-18.

511. СОМАТ, отвечающие квалификационным критериям АПКР-18 по опасным грузам, считаются грузом и должны перевозиться в соответствии с требованиями главы 2 части 1 АПКР-18 (например, запчасти к воздушному судну, такие как химические источники кислорода, масляно-топливные агрегаты, огнетушители, масла, смазочные материалы и чистящие средства).

§ 3. Эксплуатанты без эксплуатационного утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза

512. Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы эксплуатанты, не имеющие специального утверждения для перевозки опасных грузов:

а) создавали учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям АПКР-18, а также требованиям нормативных положений государств, в зависимости от ситуации. Подробное описание учебных программ по опасным грузам включается в руководство эксплуатанта по производству полётов;

б) устанавливали политику и процедуры в области опасных грузов в своих руководствах по производству полётов в целях удовлетворения, как минимум, требований АПКР-18, и нормативных положений Органа гражданской авиации с тем, чтобы позволить персоналу эксплуатанта:

1) определить незаявленные опасные грузы, включая СОМАТ, классифицированные как опасные грузы, и отказаться принимать их;

2) сообщать Органу гражданской авиации, государству эксплуатанта и государства, в котором это произошло, информацию о любых:

- а) случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных опасных грузов;
- б) происшествиях и инцидентах с опасными грузами.

§ 4. Эксплуатанты со специальным утверждением на перевозку опасных грузов в качестве груза

513. Орган гражданской авиации утверждает перевозку опасных грузов и обеспечивает, чтобы эксплуатант:

а) создавал учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям главы 4 части 1 АПКР-18, а также требованиям нормативных положений государства Органа гражданской авиации, в зависимости от ситуации. Подробное описание учебных программ по опасным грузам включать в руководство эксплуатанта по производству полётов;

б) устанавливал политику и процедуры в области опасных грузов в своих руководствах по производству полётов в целях удовлетворения, как минимум, требований АПКР-18, нормативных положений Органа гражданской авиации с тем, чтобы позволить персоналу эксплуатанта:

1) определить незаявленные или неверно заявленные в грузе или почте опасные грузы, включая СОМАТ, классифицированные как опасные грузы, и отказаться принимать их;

2) предоставлять соответствующим полномочным органам государства Органу гражданской авиации эксплуатанта и государства, в котором это произошло, информацию о любых:

а) случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных, или неверно заявленных опасных грузов;

б) происшествиях и инцидентах с опасными грузами;

3) предоставлять соответствующим полномочным органам государства Органу гражданской авиации эксплуатанта информацию о любых случаях обнаружения перевозки опасных грузов, когда:

а) груз не был погружен, отделен, разделён или закреплён в соответствии с положениями главы 2 части 7 АПКР-18;

б) информация об опасных грузах не была предоставлена командиру воздушного судна;

4) принимать, обрабатывать, хранить, перевозить, осуществлять погрузочно-разгрузочные работы с опасными грузами в качестве груза на борту воздушного судна, включая СОМАТ, классифицированные как опасные грузы;

5) предоставлять командиру воздушного судна точную и удобочитаемую информацию в письменном или печатном виде, касающуюся опасных грузов, которые надлежит перевозить в качестве груза;

а) при перевозке опасных грузов вертолётами при наличии утверждения государства эксплуатанта в тех случаях, когда обстоятельства обуславливают нецелесообразность представления информации в рукописном или печатном виде или на специальном бланке, информация может предоставляться командиру воздушного судна в сокращённом виде или в краткой форме

другими средствами (например, радиосвязь, включение в рабочую полётную документацию, такую как бортовой журнал или оперативный план полёта).

514. Грузовые места или внешние упаковки с опасными грузами, снабжённые знаком "Только на грузовом воздушном судне", должны грузиться на вертолёт, выполняющий только грузовые перевозки, в соответствии с п. 2.4.1 части 7 АПКР-18.

515. Данные положения относятся к операциям, когда опасные грузы перевозятся вертолётom с целью разбрасывания их в ходе полёта (например, в целях борьбы с лавинами).

516. Каждый эксплуатант подготавливает и постоянно обновляет руководство, содержащее эксплуатационные указания и процедуры обращения с опасными грузами, для применения и получения методической помощи лётным персоналом, персоналом служб технического и наземного обслуживания, участвующих в процессах сбрасывания или расходования опасных грузов.

517. На борту воздушного судна перевозятся только требуемые члены лётного экипажа или лица, необходимые для обращения с опасными грузами или сбрасывания опасных грузов.

518. Эксплуатант воздушного судна имеет заранее полученное от владельцев любого подлежащего использованию аэропорта разрешение на сбрасывание или расходование опасных грузов.

§ 5. Предоставление информации

519. Эксплуатант обеспечивает предоставление информации всему персоналу, в том числе персоналу третьих сторон, участвующему в процессе приёмки, обработки, погрузки и разгрузки груза, о конкретном утверждении и ограничениях эксплуатанта в отношении перевозки опасных грузов.

§ 6. Внутренние коммерческие авиатранспортные перевозки

520. Международные Требования, изложенные в данной главе, должны применяться всеми Договаривающимися государствами также и при осуществлении внутренних коммерческих авиатранспортных перевозок.

521. АПКР-18 содержит соответствующее аналогичное положение.

Глава 15. Контроль за обеспечением эксплуатантами безопасности полётов

§ 1. Основное авиационное законодательство

522. Кыргызская Республика принимает и выполняет законы, позволяющие регулировать проведение сертификации и осуществление постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов и устранение выявленных Органом гражданской авиации проблем в области безопасности полётов и обеспечить достижение в результате соблюдения требований приемлемого уровня безопасности выполняемых полётов.

523. Кыргызская Республика принимает правила и процедуры, предусматривающие сертификацию и осуществление постоянного надзора за производством полётов воздушных судов и техническим обслуживанием воздушных судов в соответствии с требованиями Воздушного Кодекса Кыргызской Республики, Авиационных правил Кыргызской Республики и Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации - Руководство по процедурам сертификации и постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного судна Кыргызской Республики.

524. Орган гражданской авиации 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.

525. Орган гражданской авиации отвечает за контроль за обеспечением эксплуатантами безопасности полётов.

526. Орган гражданской авиации использует соответствующую методику для определения требований к укомплектованию инспекторским составом с учётом объёмов и сложности деятельности эксплуатантов.

527. Методика, упомянутая в п.620 §3 настоящих Правил, оформлена в виде инструктивного документа, утверждаемого Органом гражданской авиации.

528. Орган гражданской авиации обеспечивает инспекторов надлежащими поддержкой, полномочиями и транспортом для того, чтобы независимо выполнять возложенные на них задачи по сертификации и постоянному надзору.

529. Орган гражданской авиации обеспечивает первоначальную подготовку и повышение квалификации инспекторов, включая вопросы, конкретно относящиеся к воздушным судам. Инструктивный материал, касающийся опыта и подготовки инспекторов, содержится в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора.

530. Орган гражданской авиации предоставляет своим инспекторам технические инструктивные руководства, содержащие информацию о политике, процедурах и стандартах для их использования при сертификации и осуществлении постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов.

531. Орган гражданской авиации предоставляет своим инспекторам технические инструктивные руководства, содержащих информацию о политике, процедурах и стандартах для их использования при устранении проблем в области безопасности полётов, включая меры по обеспечению выполнения.

532. Орган гражданской авиации предоставляет своим инспекторам технические инструктивные руководства по таким вопросам, как этика, умение вести себя и предупреждение фактических или предполагаемых конфликтов интересов при выполнении официальных обязанностей.

533. Орган гражданской авиации требует, чтобы эксплуатанты до начала новых видов коммерческой транспортной деятельности

продемонстрировали свои возможности безопасно выполнять предлагаемые полёты.

534. Орган гражданской авиации использует текущий план осуществления надзора для подтверждения того, что эксплуатанты попрежнему отвечают соответствующим требованиям первоначальной сертификации и что каждый эксплуатант удовлетворительно осуществляет свою деятельность.

535. Касающиеся разрешения проблем безопасности полётов, содержатся в АПКР-19.

536. Дополнительные требования к операциям вертолётов в соответствии лётно-техническими характеристиками класса 3 в приборных метеорологических условиях (ПМУ).

537. Требования к лётной годности и производству полётов, предусмотренные в соответствии с п.206 §5 гл.5 настоящих Правил, отвечают приведённым ниже положениям.

Глава 16. Дополнительные требования к операциям вертолётов в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в приборных (плохих) метеорологических условиях (далее-ПМУ)

§ 1. Надёжность двигателей

538. Получение и поддержание действия утверждения для двигателей, используемых вертолётами, выполняющими операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ:

1) для получения первоначального утверждения существующих эксплуатируемых типов двигателей демонстрируется такая их надёжность, при которой частота случаев потери номинальной мощности составляет менее, чем 1 случай на 100 000 часов работы двигателя с учётом процесса управления факторами риска;

2) потеря мощности в данном контексте определяется как любая значительная потеря мощности, причина которой связана с двигателем или компонентом, конструкцией, техническим обслуживанием или установкой двигателя, включая конструкцию или установку топливных вспомогательных систем или систем управления двигателем;

3) для получения первоначального утверждения новых типов двигателей государство разработчика оценивает модели двигателей с точки зрения их приемлемости в каждом конкретном случае для выполнения операций в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ;

4) для поддержания действия утверждения государство разработчика, используя процесс сохранения лётной годности, обеспечивает соответствие надёжности двигателя цели Стандарта, приведённого в пп.1) п.1 §1 настоящих Правил.

539. Эксплуатант несёт ответственность за программу постоянного контроля состояния двигателя.

540. В целях сведения к минимуму вероятности отказа двигателя в полёте двигатель оснащается:

а) в случае газотурбинных двигателей: системой повторного зажигания, которая приводит в действие включаемую автоматически или вручную систему непрерывного зажигания, за исключением тех случаев, когда при сертификации двигателя установлено, что такая система не требуется, учитывая вероятные внешние условия, в которых должен эксплуатироваться двигатель;

б) системой магнитного обнаружения частиц или аналогичной системой, которая контролирует двигатель, коробку приводов агрегатов и редуктор и которая включает в себя предупреждающую индикацию в кабине экипажа;

в) устройством, которое будет обеспечивать непрерывную работу двигателя в достаточном диапазоне мощности для безопасного завершения полёта в случае любого умеренно вероятного отказа командно-топливного агрегата.

§ 2. Системы и оборудование

541. Вертолёты, выполняющие операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ, оснащаются следующими системами и оборудованием, которые предназначены обеспечивать продолжение безопасного полёта или содействовать выполнению безопасной вынужденной посадки после отказа двигателя во всех разрешённых условиях эксплуатации:

а) двумя отдельными системами генерирования электроэнергии, каждая из которых способна обеспечивать непрерывное электропитание в полёте всех возможных сочетаний приборов, оборудования и систем, необходимых в ПМУ, или основным источником электроэнергии и резервным аккумулятором, или другим запасным источником электроэнергии, который способен обеспечивать 150% электропитания всех требуемых приборов и оборудования, необходимого для безопасного выполнения полёта вертолёта в течение по крайней мере 1 ч в аварийных ситуациях;

б) аварийной системой электропитания, обладающей достаточной мощностью и продолжительностью работы после потери всей обычно генерируемой электроэнергии, как минимум для:

1) поддержания работы всех основных пилотажных приборов, систем связи и навигации в процессе снижения с максимальной сертифицированной абсолютной высоты на режиме авторотации до завершения посадки;

2) поддержания работы системы стабилизации, если применяется;

3) выпуска посадочного шасси, если предусматривается;

4) когда это необходимо, электропитания обогревателя одного приёмника воздушного давления, который должен обеспечивать работу указателя воздушной скорости, хорошо видимого для пилота;

5) обеспечения работы посадочной фары;

б) обеспечения одного повторного запуска двигателя, если предусматривается;

7) обеспечения работы радиовысотомера. Если для выполнения требования о вспомогательном источнике электроэнергии (см. пп.1) п.4 §2 настоящего Приложения) используется аккумулятор, дополнительный источник электропитания не потребуется.

в) радиовысотомером;

г) автопилотом, если предусматривается для использования вместо второго пилота. В таких случаях Орган гражданской авиации принимает меры к тому, чтобы в утверждении эксплуатанта были чётко оговорены любые условия или ограничения, касающиеся его использования;

д) устройством, обеспечивающим по крайней мере одну попытку повторного запуска двигателя;

е) утверждённой для применения в полётах по ППП системой зональной навигации, которая используется для определения местоположения пригодных посадочных площадок в случае аварийной ситуации;

ё) посадочной фарой, которая является независимой от убираемого посадочного шасси и способна обеспечивать надлежащее освещение зоны приземления при выполнении вынужденной посадки ночью;

ж) системой предупреждения о пожаре в двигателе.

§ 3. Минимальные требования к работоспособности: эксплуатационное оборудование

542. Орган гражданской авиации устанавливает минимальные требования к работоспособности эксплуатационного оборудования вертолётов, выполняющих операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ или принимает требования разработчика вертолёта имеющего сертификат типа.

§ 4. Информация руководства по производству полётов

543. Руководство по производству полётов включает ограничения, процедуры, сведения о статусе утверждения и другую информацию, относящуюся к выполнению операций в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ.

§ 5. Представление данных о происшествиях

544. Эксплуатант, получивший утверждение для выполнения вертолётными операциями в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ, представляет данные о всех значительных отказах, неисправностях или дефектах Органу гражданской авиации, которое в свою очередь передаёт их государству разработчика.

545. Орган гражданской авиации осуществляет контроль за выполнением операций в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ, с тем, чтобы иметь возможность предпринимать любые необходимые действия, обеспечивающие поддержание предусмотренного уровня безопасности полётов. Орган гражданской авиации уведомляет о серьёзных происшествиях или вызывающих обеспокоенность

тенденциях соответствующего держателя сертификата типа и государство разработчика.

§ 6. Планирование полётов эксплуатантом

546. В процессе планирования маршрутов эксплуатантом при оценке намеченных маршрутов или районов производства полётов учитывается вся соответствующая информация, в том числе:

а) характер местности, над которой будет выполняться полёт, включая возможность осуществления без опасной вынужденной посадки в случае отказа или серьёзной неисправности двигателя;

б) метеорологическая информация, включая сезонные и другие неблагоприятные метеорологические явления, которые повлияют на выполнение полёта;

в) прочие критерии и ограничения, установленные Авиационными правилами Кыргызской Республики.

§ 7. Опыт, подготовка и проверка квалификации лётного экипажа

547. Авиационные правила Кыргызской Республики устанавливают требования к минимальному опыту лётных экипажей вертолётчиков, выполняющих операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ.

548. Программа подготовки и проверки квалификации лётных экипажей эксплуатанта соответствует операциям, выполняемым в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ, охватывая нормальные, нештатные и аварийные процедуры и, в частности, обнаружение отказа двигателя, включая осуществление снижения для выполнения вынужденной посадки в ПМУ, а также, применительно к вертолётам с одним двигателем, вход в установившийся режим авторотации.

§ 8. Сертификация или утверждение эксплуатанта

549. Процесс сертификации или утверждения эксплуатанта, устанавливаемый государством эксплуатанта, должен подтверждать адекватность используемых эксплуатантом процедур в нормальных, нештатных и аварийных ситуациях, включая действия после отказов двигателя, систем или оборудования. В дополнение к обычным требованиям, касающимся сертификации или утверждения эксплуатанта, применительно к операциям вертолётчиков, выполняемым в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ, необходимо учитывать следующие аспекты:

а) подтверждение достигнутой надёжности двигателя для конкретного сочетания "вертолёт/двигатель" (см. п. 1 главы 9 настоящих правил);

б) специфические и целесообразные процедуры подготовки и проверки, описанные в п. 7 главы 9;

в) программу технического обслуживания, которая распространяется на оборудование и системы, упомянутые в п. 2 главы 9;

г) MEL, изменяемый с учётом оборудования и систем, необходимых для выполнения полётов в ПМУ;

д) планируемые и эксплуатационные минимумы, относящиеся к выполнению полётов в ПМУ; е) процедуры вылета и прибытия и любые ограничения по маршруту/району полёта;

ё) опыт и квалификацию пилота;

ж) руководство по производству полётов, включая ограничения, аварийные процедуры, маршруты или районы полётов, MEL и нормальные процедуры, касающиеся оборудования, упомянутого в п. 2 главы 9.

Глава 17. Сертификат эксплуатанта (СЭ)

§ 1. Цель и сфера применения

550. Сертификат эксплуатанта и связанные с ним определённые для конкретной модели эксплуатационные спецификации содержат в стандартном формате минимальную информацию, предусмотренную в §2 и §3 соответственно.

551. Сертификат эксплуатанта и связанные с ним эксплуатационные спецификации определяют виды полётов, которые разрешено осуществлять эксплуатанту.

§ 2. Формат СЭ

552. В соответствии с требованием настоящих Правил на борту воздушного судна должна находиться официально заверенная копия СЭ.

СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА		
1	ГОСУДАРСТВО ЭКСПЛУАТАНТА ²	1
	ВЫДАЮЩИЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ³	
СЭ # ⁴ : Дата истечения срока действия ⁵ :	НАЗВАНИЕ ЭКСПЛУАТАНТА ⁶ ОПК (коммерческое название) ⁷ : Адрес эксплуатанта ⁸ : Телефон ⁹ : Факс: E-mail:	ОПЕРАТИВНАЯ СВЯЗЬ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ¹⁰ Контактная информация, позволяющая незамедлительно связаться с оперативным руководством, приведена в _____ ¹¹ .
Настоящий сертификат удостоверяет в том, что _____ ¹² предоставлено право осуществлять коммерческие воздушные перевозки, как это определено в прилагаемых эксплуатационных спецификациях, в соответствии с руководством по производству полетов и _____ ¹³ .		
Дата выдачи ¹⁴ :	Фамилия и подпись ¹⁵ : Должность:	

Примечания:

1. Для использования государством эксплуатанта.
 2. Заменяется на название государства эксплуатанта.
 3. Заменяется на название выдающего полномочного органа государства эксплуатанта.
 4. Индивидуальный номер СЭ, выданного государством эксплуатанта.
 5. Дата, после которой прекращается действие СЭ (день – месяц – год).
 6. Заменяется на зарегистрированное название эксплуатанта.
 7. Коммерческое название эксплуатанта, если оно другое. Вставить "ОПК" перед коммерческим названием (означает "осуществляет перевозки как").
 8. Адрес основного места деятельности эксплуатанта.
 9. Номера телефона и факса основного места деятельности эксплуатанта, включая код страны. Следует указать адрес электронной почты, если имеется.
 10. Контактная информация включает номера телефона и факса, в том числе код страны и адрес электронной почты (если имеется), по которым можно незамедлительно связаться с оперативным руководством по вопросам, касающимся производства полетов, летной годности, квалификации членов летного и кабинного экипажей, перевозки опасных грузов и других соответствующих вопросов.
 11. 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".
 12. Зарегистрированное название эксплуатанта.
 13. Указать соответствующие авиационные правила.
 14. Дата выдачи СЭ (день – месяц – год).
 15. Должность, фамилия и подпись представителя полномочного органа.
- Кроме того, на СЭ может быть поставлена официальная печать.

§ 3. Эксплуатационные спецификации для каждой модели воздушного судна

553. Для каждой модели вертолѐта парка воздушных судов эксплуатанта, определяемых типом, моделью и серией вертолѐта, 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 полѐтов, специальные ограничения и специальные утверждения.

554. MEL представляет собой неотъемлемую часть руководства по производству полѐтов.

555. Формат эксплуатационных спецификаций, является следующим:

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ (с соблюдением утвержденных условий в руководстве по производству полетов)				
КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ВЫДАЮЩЕМ ПОЛНОМОЧНОМ ОРГАНЕ¹				
Телефон: _____		Факс: _____		Эл. почта: _____
СЭ# ² : _____		Название эксплуатанта ³ : _____		Дата ⁴ : _____ Подпись: _____
ОПК (коммерческое название): _____				
Модель воздушного судна ⁵ : _____				
Виды полетов: Коммерческие воздушные перевозки <input type="checkbox"/> Пассажирские <input type="checkbox"/> Грузовые <input type="checkbox"/> Прочие ⁶ : _____				
Район(ы) полетов ⁷ : _____				
Специальные ограничения ⁸ : _____				
СПЕЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ	ДА	НЕТ	ОПИСАНИЕ ⁹	ЗАМЕЧАНИЯ
Опасные грузы	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Полеты в условиях низкой видимости				
Заход на посадку и посадка	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	KAT. ¹⁰ : _____ RVR: _____ м DH: _____ фут	
Взлет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ : _____ м	
Расширенные эксплуатационные возможности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹²	
Комплексные навигационные спецификации AR для полетов в условиях PBN ¹³	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Поддержание летной годности			¹⁴	
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁵	
Прочее	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁶	

Примечание:

- 1) номера телефона и факса полномочного органа, адрес электронной почты, включая код страны;
- 2) указать соответствующий номер СЭ;
- 3) указать зарегистрированное название эксплуатанта и коммерческое название эксплуатанта, если оно другое. Вставить "dba" перед коммерческим названием (означает "осуществляет перевозки как");
- 4) дата выдачи эксплуатационных спецификаций (день – месяц – год), ФИО и подпись руководителя или заместителя Органа гражданской авиации;
- 5) указать принятое Группой по безопасности полётов коммерческой авиации (CAST)/ИКАО обозначение типа, модели и серии, или эталонной

серии вертолёта, если серия обозначается (например, Bell-47G-3 или SIKORSKY-S55). Таксономия CAST/ИКАО приведена на веб-сайте: <http://www.intlaviationstandards.org>;

6) прочие виды перевозок, подлежащие указанию (например, оказание скорой медицинской помощи);

7) перечислить географические районы разрешённых полётов (указываются географические координаты или конкретные маршруты, границы районов полётной информации, государственные границы или границы регионов);

8) перечислить применимые специальные ограничения (например, только ПВП, только в дневное время);

9) перечислить в данной колонке допускающие наибольшую свободу критерии для каждого утверждения или типа утверждения (с соответствующими критериями);

10) Указать соответствующий заход на посадку по приборам, отнесённый к типу В (кат. I, II и т.д.). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. По одной строке на указываемую категорию захода на посадку;

11) Указать утверждённое минимальное значение RVR в метрах для взлёта. Используется по одной строке на утверждение, если предоставлены различные утверждения;

12) указать возможности бортового оборудования (например, системы автоматической посадки, HUD, системы EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности;

13) навигация, основанная на характеристиках (PBN): одна строка используется для каждого утверждения санкционируемой требуемой навигационной спецификации PBN AR (например, RNP AR APCH), а соответствующие ограничения перечисляются в колонке Описание";

14) указать фамилию лица/название организации, ответственных за обеспечение сохранения лётной годности вертолёта, а также нормы и правила, требующие проведения работ, т. е. в рамках норм СЭ или специального утверждения (например, ЕС 2042/2003, Part M, Subpart G);

15) указать функции EFB и любые применимые ограничения. Пороговое время и максимальное время полёта до запасного аэродрома выражены также в единицах расстояния (м. мили);

16) здесь указаны другие разрешения или данные с использованием одной строки (или группы из нескольких строк) на разрешение (например, разрешение на специальную процедуру захода на посадку, специальные полёты, указание класса (ов) лётно-технических характеристик, в соответствии с которыми будет эксплуатироваться воздушное судно).

Глава 18. Бортовые самописцы

556. Материал, содержащийся в настоящей главы, касается бортовых самописцев, предназначенных для установки на вертолётах, занятых в

международной авионавигации. Ударостойкие бортовые самописцы состоят из одной или нескольких следующих элементов:

- самописца полётных данных (FDR);
- бортового речевого самописца (CVR);
- бортового регистратора визуальной обстановки (AIR);
- регистратора линии передачи данных (DLR).

557. Если требуется регистрация визуальной обстановки или информации линии передачи данных на бортовом ударостойком самописце, то допускается осуществление такой регистрации с помощью CVR или FDR.

558. Облегчённые бортовые регистраторы включают один или несколько из следующих элементов:

- бортовой системы регистрации данных (ADRS);
- системы регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS);
- бортовой системы регистрации визуальной обстановки (AIRS);
- системы регистрации линии передачи данных (DLRS).

559. Если требуется регистрация визуальной обстановки или информации линии передачи данных на бортовом ударостойком самописце, то допускается осуществление такой регистрации с помощью CARS или ADRS.

§ 1. Общие требования

560. Контейнеры неотделяемых бортовых самописцев окрашиваются в ярко оранжевый цвет.

561. Контейнеры неотделяемых ударостойких бортовых самописцев:

- а) имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
- б) оснащаются надёжно подсоединённым 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.

562. Контейнеры автоматически отделяемых бортовых самописцев:

- а) окрашиваются в ярко оранжевый цвет, однако поверхность, видимая с наружной стороны воздушного судна, может быть другого цвета;
- б) имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
- в) оборудуются встроенным автоматически срабатывающим ELT.

563. Бортовые системы регистрации полётных данных устанавливаются таким образом, чтобы:

- а) вероятность повреждения записей была минимальной;
- б) имелись акустические или визуальные средства для предполётной проверки нормальной работы бортовых систем регистрации полётных данных;
- в) если бортовые системы регистрации полётных данных имеют устройство для "тотального" стирания, его установка проектируется таким образом, чтобы предотвратить функционирование устройства для такого стирания в течение полётного времени или во время удара при катастрофе;

г) на вертолётах, индивидуальные сертификаты лётной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, в кабине экипажа предусматривалась задействуемая лётным 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 полёте. Кроме того, сводится к минимуму вероятность непреднамеренного задействия функции стирания в результате авиационного происшествия.

564. 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.

565. Бортовые ударостойкие самописцы подключаются таким образом, чтобы они получали электропитание от шины, которая обеспечивает максимальную надёжность работы бортовых самописцев, не нарушая работоспособности основных или аварийных систем, или оборудования.

566. Облегчённые бортовые регистраторы подключаются к источнику питания, характеристики которого обеспечивают надлежащую и надёжную запись информации в условиях эксплуатации.

567. Во время испытаний посредством методов, утверждённых соответствующим сертифицирующим полномочным органом, бортовые системы регистрации полётных данных демонстрируют годность к работе в тех экстремальных условиях окружающей среды, с учётом которых они были спроектированы.

568. Обеспечиваются средства для точной корреляции по времени между функциями бортовых систем регистрации полётных данных.

569. Изготовитель бортовой системы регистрации полётных данных обеспечивает соответствующий сертифицирующий полномочный орган следующей информацией в отношении бортовых систем регистрации полётных данных:

- а) эксплуатационные инструкции изготовителя, ограничения оборудования и методы его установки;
- б) происхождение или источник параметра и уравнения, связывающие расчёты и единицы измерения;
- в) отчёты изготовителя о проведённых испытаниях;
- г) подробная информация в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полётных данных.

570. Получатель документа об утверждении лётной годности, связанного с проектированием и установкой бортовой системы регистрации полётных данных, предоставляет необходимую информацию о поддержании лётной годности эксплуатанту вертолёта для её включения в программу поддержания лётной годности. Эта информация о поддержании лётной годности содержит подробное изложение всех задач, выполнение которых

необходимо для обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полётных данных.

§ 2. Самописец полётных данных (FDR) и бортовая система регистрации данных (ADRS)

571. Логика начала и прекращения записи. FDR или ADRS начинает вести запись до момента начала движения вертолёт с использованием своей тяги и ведёт её непрерывно до окончания полёта, т. е. до момента, когда вертолёт уже не может двигаться, используя свою тягу.

572. Параметры, подлежащие регистрации. Параметры, отвечающие требованиям к FDR, перечислены в таблице А4-1. Количество параметров, которые должны регистрироваться, зависит от сложности вертолёт. Параметры, не отмеченные звёздочкой (*), являются обязательными параметрами, которые регистрируются независимо от сложности вертолёт. Кроме того, регистрируются отмеченные звёздочкой (*) параметры, если источники информации для таких параметров используются бортовыми системами или лётным экипажем для управления вертолёт. Однако эти параметры могут заменяться другими параметрами с должным учётом типа данного вертолёт и характеристик записывающего оборудования.

573. Перечисленные ниже параметры обеспечивают выполнение требований о наличии данных о траектории полёта и скорости:

- барометрическая высота;
- приборная воздушная скорость;
- температура наружного воздуха;
- курс;
- нормальное ускорение;
- поперечное ускорение;
- продольное ускорение (продольная ось фюзеляжа);
- время или отсчёт относительного времени;
- навигационные данные*: угол сноса, скорость ветра, направление ветра, широта/долгота;
- высота по радиовысотомеру*.

574. Если имеется возможность регистрации FDR дополнительных параметров, то предусматривается регистрация следующей дополнительной информации:

а) дополнительной информации эксплуатационного характера с электронных дисплеев, например, электронной системы пилотажного оборудования (EFIS), электронного централизованного бортового монитора (ECAM) и системы индикации параметров работы двигателя и предупреждения экипажа (EICAS);

б) дополнительных параметров двигателя (EPR, N1, расход топлива и т. п.).

575. Параметры, которые удовлетворяют требованиям в отношении ADRS, указаны в таблице А4-3 в числе первых 7 параметров.

576. При наличии возможности регистрации в ADRS дополнительных параметров считается целесообразным регистрировать любые указанные в таблице А4-3 параметры, начиная с 8 и далее.

577. Диапазон измерений, интервал между записями и точность регистрации параметров установленного оборудования, как правило, проверяются с помощью методов, утверждённых соответствующим сертифицирующим полномочным органом.

578. Документация, касающаяся распределения параметров, уравнений преобразования, периодической калибровки, и другая информация об эксплуатационной пригодности и техническом обслуживании самописцев ведётся эксплуатантом/владельцем. Обеспечивается достаточный объём такой документации, 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)

579. Логика начала и прекращения записи. CVR начинает вести запись до момента начала движения вертолёт с использованием своей тяги и ведёт её непрерывно до окончания полёта, т. е. до момента, когда вертолёт уже не двигается, используя свою тягу. Кроме того, в зависимости от наличия электропитания, CVR начинает вести запись раньше, в процессе предполётной проверки в кабине экипажа перед запуском двигателя в начале выполнения полёта и ведёт её до момента окончания проверки положения выключателей в кабине экипажа, проводимой сразу же после останова двигателя в конце выполнения полёта.

580. CVR обеспечивает запись на четырёх или более отдельных каналах по крайней мере следующего:

а) внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту воздушного судна;

б) звуковой обстановки в кабине экипажа;

в) речевых переговоров в кабине экипажа между членами лётного экипажа, использующими систему внутренней связи, если таковая установлена;

г) речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к лётному экипажу через головные телефоны или динамик;

д) речевой связи членов лётного экипажа, использующих систему обращения к пассажирам, если таковая установлена.

581. Предпочтительное распределение каналов аудиозаписи CVR должно быть следующим:

а) аудиопульт командира воздушного судна;

б) аудиопульт второго пилота;

в) рабочие места других членов лётного экипажа и система отсчёта времени;

г) микрофон в кабине лётного экипажа.

582. CARS обеспечивает одновременную запись на двух или более отдельных каналах по крайней мере следующего:

- а) внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту вертолѐта;
- б) звуковой обстановки в кабине экипажа;
- в) речевых переговоров в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, если таковая установлена.

583. Предпочтительное распределение каналов аудиозаписи CARS должно быть следующим:

- а) речевая связь;
- б) звуковая обстановка в кабине летного экипажа.

§ 4. Бортовой регистратор визуальной обстановки (AIR) и бортовая система регистрации визуальной обстановки (AIRS)

584. AIR или AIRS начинают вести запись до начала движения вертолѐта с использованием своей тяги и продолжать вести ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда вертолѐт 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 двигателя в конце выполнения полета.

585. AIR или AIRS класса А регистрирует общую визуальную обстановку в кабине экипажа для получения данных, которые дополняют регистрируемые обычными бортовыми самописцами параметры.

586. В целях уважения неприкосновенности личной жизни членов лѐтного экипажа обзор кабины экипажа, насколько это практически возможно, формируется таким образом, чтобы не были видны головы и плечи членов лѐтного экипажа, когда они сидят в нормальном положении на своих рабочих местах.

587. AIR или AIRS класса В регистрирует сообщения, отображаемые на дисплеях линии передачи данных.

588. AIR или AIRS класса С регистрирует данные, отображаемые на приборах, и правилопультов управления.

589. AIR или AIRS класса С служат средством регистрации полѐтных данных в тех случаях, если не целесообразно или слишком дорого регистрировать эти данные на FDR или если FDR не требуется устанавливать.

§ 5. Регистратор линии передачи данных (DLR)

590. Виды применения, подлежащие регистрации:

1) В тех случаях, когда получение разрешения на траекторию полѐта вертолѐта и контроль за ней осуществляются путѐм использования передаваемых по линии передачи данных сообщений, все передаваемые по

линии передачи данных сообщения как по линии связи "вверх" (на борт вертолѐта), так и по линии связи "вниз" (с борта вертолѐта) регистрируются на борту вертолѐта. Насколько это практически возможно, регистрируется время отображения этих сообщений на дисплеях лѐтного экипажа, а также время ответов.

2) 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 лѐтного экипажа.

3) Регистрируются сообщения, связанные с перечисленными ниже видами применения. Виды применения, не отмеченные звѣздочкой, являются обязательными видами применения, которые регистрируются независимо от сложности системы. Виды применения, отмеченные звѣздочкой, регистрируются только по мере возможности с учётом архитектуры системы.

§ 6. Проверки бортовых систем регистрации полѐтных данных

591. До начала первого в течение дня полѐта осуществляется контрольное испытание устройств встроенного контроля за работой бортовых самописцев и блока выделения полѐтных данных (FDAU), если они установлены на борту, путѐм проведения проверок в ручном и/или автоматическом режимах.

592. 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 Органом гражданской авиации указанный период будет продлѐн до двух лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надёжности и самоконтроля. Для систем DLR или DLRS интервал между проверками системы регистрации данных составляет два года; при условии утверждения Органом гражданской авиации указанный период будет продлѐн до четырёх лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надёжности и самоконтроля.

593. Проверки системы 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) записи 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;

в) устройство для считывания имеет необходимое программное обеспечение в целях точного преобразования зарегистрированных величин в технические единицы и определения статуса дискретных сигналов;

г) 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;

д) по мере практической возможности, в процессе проверки выборки записей, сделанных CVR или CARS в полёте, проводится проверка с целью убедиться, что сигналы в достаточной мере разборчивы;

е) проверка зарегистрированных AIR или AIRS данных о визуальной обстановке производится путём воспроизведения записей AIR или AIRS. Установленные на борту воздушного судна AIR или AIRS регистрируют визуальные данные испытаний каждого бортового источника и соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые визуальные данные отвечают Требованиям качества записи.

ё) проверка сообщений, записанных на DLR или DLRS, проводится путём воспроизведения записей DLR или DLRS.

594. Система регистрации полётных 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.

595. Отчёт о проведённой проверке регистрации данных направляется полномочным нормативным органам по запросу в целях контроля.

596. 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 интервалом, определяемым согласно информации о поддержании лётной годности, относящейся к системе FDR. В отсутствие такой информации перекалибровка производится по крайней мере каждые пять лет. Перекалибровка должна выявлять любые расхождения в программах технического преобразования обязательных параметров, а также обеспечивать, 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 интервалом, определяемым согласно информации о поддержании лётной годности, относящейся к системе FDR. В отсутствие такой информации перекалибровка производится по крайней мере каждые два года.

Таблица А4-1. Параметрические характеристики самописцев полётных данных.

№ п/п	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интервал считывания и регистрации данных (с)	Пределы точности (включая смещение от синхронизации данных FDR)	Разрешающая способность
1	Время (UTC, если обеспечивается, а в других случаях отсчет относительного времени или синхронизация времени по GNSS)	—	24 ч	4	$\pm 0,125$ % /ч	1с
2	Барометрическая высота	—	От -300 м (-1000 фут) до макс. сертифицируемой абсолютной высоты полета ВС +1500 м (+5000 фут)	1	± 30 м до ± 200 м (± 100 фут до ± 700 фут)	1,5 м (5фут)
3	Приборная скорость	—	В зависимости от установок системы измерения и отображения данных пилоту	1	± 3 %	1 уз
4	Курс	—	360°	1	$\pm 2^\circ$	0,5°
5	Нормальное ускорение	—	-3 g до +6 g	0,125	$\pm 0,09$ g, исключая ошибку отсечки $\pm 0,045$	0,004 g
6	Положение по тангажу	—	$\pm 75^\circ$ или 100 % используемого диапазона, в зависимости от того что больше	0,5	$\pm 2^\circ$	0,5°
7	Положение по крену	—	$\pm 180^\circ$	0,5	$\pm 2^\circ$	0,5°
8	Манипуляция при радиопередаче	—	Включение – выключение (дискретное положение)	1	—	—
9	Мощность каждого двигателя	—	Весь диапазон	1 (на каждый двигатель)	± 2 %	0,1 % полного диапазона
10	Несущий винт: число оборотов несущего винта / тормоз несущего винта	—	50–130 % / Дискретные данные	0,5	± 2 %	0,3 % полного диапазона / —

11	Действия пилота и/или положение управляющих поверхностей основных органов управления (общий шаг, продольный циклический шаг, поперечный циклический шаг, педаль рулевого винта)	—	Полный диапазон	0,5 (рекомендуется 0,25)	±2 % (если не требуется более высокая точность)	0,5 % рабочего диапазона
12	Каждая гидравлическая система (низкое давление и включение)	—	Дискретные данные	1	—	—
13	Температура наружного воздуха	—	Диапазон датчика	2	±2 °C	0,3 °C
14*	Включение и режим автопилота/автомата тяги/AFCs	—	Соответствующее сочетание дискретных данных	1	—	—
15*	Включение системы повышения устойчивости	—	Дискретные данные	1	—	—
16*	Давление масла в редукторе несущего винта	—	В зависимости и от установки	1	В зависимости от установки	6,895кН/м ² (1 фунт/кв. дюйм)
17*	Температура масла в редукторе несущего винта	—	В зависимости и от установки	2	В зависимости от установки	1 °C
18*	Скорость вращения	—	±400°/с	0.25	±1,5 % максимального диапазона исключая ошибку в отсчете ±5 %	±2°/с
19*	Нагрузка, создаваемая грузом, подвешенным на тросе	—	0–200 % сертифицированной нагрузки	0.5	±3 % максимального диапазона	0,5 % для максимальной сертифицированной нагрузки
20	Продольное ускорение	—	±1 g	0.25	±0,015 g исключая ошибку в отсчете ±5 %	0,004 g
21	Поперечное ускорение	—	±1 g	0.25	±0,015 g, исключая ошибку в отсчете ±5 %	0,004 g
22*	Высота по радиовысотмеру	—	–6 м до 750 м (-20 фут до 2500 фут)	1	±0,6 м (±2 фут) или ±3%, в зависимости от того, что больше ниже 150 м (500 фут) и ±5% выше 150 м (500 фут)	0,3 м (1фут) ниже 150 м (500 фут). 0,3 м (1фут) +0,5% полного диапазона выше 150 м (500 фут)
23*	Вертикальное отклонение от луча	—	Диапазон сигналов	1	±3 %	0,3 % полного диапазона
24*	Горизонтальное отклонение от луча	—	Диапазон сигналов	1	±3 %	0,3 % полного диапазона

25	Прохождение маркерных радиомаяков	—	Дискретные данные	1	-	-
26	Предупреждения	—	Дискретный сигнал	1	-	-
27	Каждый выбор частоты навигационного приёмника	—	Достаточны й для определени я выбраной частоты	4	В зависимости от установки	-
28*	Расстояния по DME 1 и 2	—	0–370 км (0–200 миль)	4	В зависимости от установки	1852 m (1 м. миля)
29*	Навигационные данные (широта /долгота, путевая скорость, угол сноса, скорость ветра, направление ветра)	—	В зависимост и от установки	2	В зависимости от установки	В зависимости от установки
30*	Положение шасси и рычага управления шасси	—	Дискретный сигнал	4	-	-
31*	Температура выхлопных газов двигателя (T ₄)	—	В зависимост и от установки	1	В зависимости от установки	-
32*	Температура газов на входе турбины (TIT/ITT)	—	В зависимост и от установки	1	В зависимости от установки	-
33*	Количество топлива	—	В зависимост и от установки	4	В зависимости от установки	-
34*	Скорость изменения абсолютной высоты	—	В зависимост и от установки	1	В зависимости от установки	-
35*	Сигналы датчиков обледенения	—	В зависимост и от установки	4	В зависимости от установки	-
36*	Система контроля параметров состояния и эксплуатации вертолета	—	В зависимост и от установки	-	В зависимости от установки	-
37*	Режимы управления двигателем	—	Дискретные данные	1	-	-
38*	Выбранная установка высотомеров (командира и второго пилота)	—	В зависимост и от установки	64 (рекомендуется 4)	В зависимости от установки	0,1 мбар (0,01 дюйма ртутного столба)
39*	Выбранная абсолютная высота (все выбираемые пилотом режимы полёта)	—	В зависимост и от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
40*	Выбранная скорость (все выбираемые пилотом режимы полета)	—	В зависимост и от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения,

						выбранного экипажем
41*	Выбранное число Маха (все выбираемые пилотом режимы полета)	—	В зависимости и от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
42*	Выбранная вертикальная скорость (все выбираемые пилотом режимы полета)	—	В зависимости и от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
43*	Выбранный курс (все выбираемые пилотом режимы полета)	—	В зависимости и от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
44*	Выбранная траектория полета (все выбираемые пилотом режимы полета)	—	В зависимости и от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
45*	Выбранная высота принятия решения	—	В зависимости и от установки	4	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
46*	Формат отображаемых данных EFIS (командира и второго пилота)	—	Дискретные данные	4	-	-
47*	Формат многофункционального дисплея/дисплея двигателей (дисплея тревожной сигнализации)	—	Дискретные данные	4	—	—
48*	Отметчик события	—	Дискретные данные	1	—	—
49*	Состояние GPWS/TAWS/GCAS (выбор режима дисплея местности, включая состояние всплывающего дисплея) (сигнализация о приближении к земле в виде предостережений и предупреждений и консультативные сообщения) и (положение переключателя "ВКЛ/ВЫКЛ")	Заявка на получение сертификата типа представлена Договар. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	Дискретные данные	1	В зависимости от установки	
50*	TCAS/БСПС (системы выдачи информации о воздушном движении и предупреждения	Заявка на получение сертификата типа представлена	Дискретные данные	1	В зависимости от установки	

	столкновений) и (эксплуатационный статус)	Договар. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты				
51*	Основные органы управления – усилия, прикладываемые пилотом	Заявка на получение сертификата типа представлена Договор. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	Весь диапазон	0,125 (рекомендуется 0,0625)	±3 %, если специально не требуется более высокая точность	0,5 % рабочего диапазона
52*	Расчетная центровка	Заявка на получение сертификата типа представлена Договор. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости и от установки	64	В зависимости от установки	1 % полного диапазона
53*	Расчетный вес вертолета	Заявка на получение сертификата типа представлена Договор. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости и от установки	64	В зависимости от установки	1 % полного диапазона

Таблица А4-2. Описание видов применения для регистратора линии передачи данных

№ п/п	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)	C
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	C
3	Адресное наблюдение	Это включает применение наблюдения, при котором земля заключает контракты на предоставление данных наблюдения. В	C

		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	
4	Полетная информация	Это включает любое обслуживание, используемое для предоставления полетной информации конкретному воздушному судну. Например, это включает D-METAR, D-ATIS, D-NOTAM и любые другие виды передачи текстовой информации по линии передачи данных	C
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 вертолета, предоставляются в рамках сообщений, то они регистрируются, если данные из того же источника не регистрируются FDR	M*
6	Данные авиационного оперативного контроля	Это включает любые виды применения, связанные с передачей или получением данных, используемых для целей авиационного оперативного контроля (АОС) (согласно определению АОС ИКАО)	M*

Символ:

C – регистрируется полное содержание.

M – информация, позволяющая производить корреляцию с любимыми соответствующими записями, хранимыми отдельно от вертолёта.

* - применение регистрируется только, насколько это практически возможно, с учётом архитектуры системы.

Таблица А4-3. Параметрические характеристики бортовых систем регистрации 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) б) Угловая скорость рыскания	±180° ±300°/с	1 0,25	±2° ±1% + дрейф 360°/ч	0,5° 2°/с	*Предпочтительно регистрировать курс. Если отсутствует, то регистрировать угловую скорость рыскания
2	Тангаж а) Положение по тангажу б) Угловая скорость тангажа	±90° ±300°/с	0,25 0,25	±2° ±1% + дрейф 360°/ч	0,5° 2°/с	*Предпочтительно регистрировать положение по тангажу. Если отсутствует, то регистрировать угловую скорость тангажа
3	Крен а) Положение по крену б) Угловая скорость крена	±180° ±300°/с	0,25 0,25	±2° ±1% + дрейф 360°/ч	0,5° 2°/с	*Предпочтительно регистрировать положение по крену. Если отсутствует, то регистрировать угловую скорость крена
4	Система определения местоположения:			±0,5 с	0,1 с	

	<p>а) Время</p> <p>а) Время</p> <p>б) Широта/долгота</p> <p>с) Абсолютная высота</p> <p>д) Путевая скорость</p> <p>е) Линия пути</p> <p>ф) Расчетная погрешность</p>	<p>24 ч</p> <p>Широта ±90°</p> <p>Долгота ±180°</p> <p>-300 м (- 1 000 фут) до максимал ьной сертифиц ированно й абсолютн ой высоты полета ВС +1 500 м (5000 фут)</p> <p>0-1 000 уз</p> <p>0-360°</p> <p>Имеющи йся диапазон</p>	<p>1</p> <p>2 (1, если имеется)</p> <p>2 (1, если имеется)</p> <p>2 (1, если имеется)</p> <p>2 (1, если имеется)</p>	<p>В зависимос ти от установки (рекоменд уется 0,00015°)</p> <p>В зависимос ти от установки (рекоменд уется ±15 м (±50 фут))</p> <p>В зависимос ти от установки (рекоменд уется ±5 уз)</p> <p>В зависимос ти от установки (рекоменд уется ±2°)</p> <p>В зависимос ти от установки</p>	<p>0,00005°</p> <p>1,5 м (5 фут)</p> <p>1 уз</p> <p>0,5</p> <p>В зависимос ти от установки</p>	<p>Предпочтительно время UTC, если имеется</p> <p>Регистрируется, если имеется</p>
5	Нормальное ускорение	От -3 до +6 g	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимос ти от установки (рекоменд уется ±0,09 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g)	0,004 g	
6	Продольное ускорение	±1 g	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимос ти от установки (рекоменд уется ±0,015 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g)	0,004 g	
7	Поперечное ускорение	±1 g	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимос ти от установки (рекоменд	0,004 g	

				уется ±0,015 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g)		
8	Внешнее статическое давление (или высота по давлению)	От 34,4 гПа (1,02 дюйма рт. ст.) до 310,2 гПа (9,16 дюйма рт. ст.) или имеющий ся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется ±1 гПа (0,3 дюйма рт. ст.) или от ±30 м (±100 фут) до ±210 м (±700 фут)	0,1 гПа (0,03 дюйма рт. ст.) или 1,5 м (5 фут)	
9	Температура наружного воздуха (или полная температура потока воздуха)	От -50 до +90 °С или имеющий ся диапазон датчика	2	В зависимости от установки (рекомендуется ±2 °С)	1 °С	
10	Приборная воздушная скорость	В зависимости от установки и системы измерительных индикаторов пилота или имеющий ся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется ±3%)	1 уз (рекомендуется 0,5 уз)	
11	Скорость вращения несущего винта (Nг)	50–130% или имеющий ся диапазон датчика	0,5	В зависимости от установки	0,3% всего диапазона	
12	Обороты двигателя в мин. (*)	Весь диапазон, включая условия заброса оборотов двигателя	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2% всего диапазона	* Для вертолетов с поршневыми двигателями
13	Давление масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5% всего	2% всего диапазона	

				диапазона)		
14	Температура масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5% всего диапазона)	2% всего диапазона	
15	Расход топлива или давление	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2% всего диапазона	
16	Давление наддува (*)	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2% всего диапазона	* Для вертолетов с поршневыми двигателями
17	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 диапазона	* Достаточные параметры, например, EPR/N1 или крутящий момент Nr, соответствующие конкретному двигателю, регистрируются в целях определения мощности двигателя. Следует иметь предел возможного заброса оборотов. Только для вертолетов с газотурбинными двигателями
18	Число оборотов газогенератора двигателя (Ng) (*)	0–150%	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2% всего диапазона	* Только для вертолетов с газотурбинными двигателями
19	Число оборотов свободной силовой турбины (Nf) (*)	0–150%	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2% всего диапазона	* Только для вертолетов с газотурбинными двигателями
20	Общий шаг винта	Весь диапазон	0,5	В зависимости от установки	0,1% всего диапазона	
21	Температура хладагента (*)	Весь диапазон	1	В зависимости от установки (рекомендуется ± 5 °C)	1 °C	*Только для вертолетов с поршневыми двигателями
22	Напряжение сети	Весь диапазон	Каждый двигатель	В зависимости от установки	1 В	

			каждую секунду			
23	Температура головки цилиндра (*)	Весь диапазон	Каждый цилиндр каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	*Только для вертолетов с поршневыми двигателями
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	

Глава 19. Специальные утверждения для авиации общего назначения

§ 1. Цель и сфера применения

597. Для специальных утверждений имеется стандартизированная форма, в которую заносится минимальная необходимая информация по формату специального утверждения.

598. Если для выполняемых полётов требуется специальное утверждение, на борту необходимо иметь экземпляр такого документа (ов) в соответствии с требованиями настоящих Правил).

§ 2. Формат специального утверждения

СПЕЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ
ВЫДАЮЩИЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН и КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
Выдающий полномочный орган 1 _____

Адрес _____				
Подпись: _____ Дата 2: _____				
Телефон: _____ Факс: _____ Эл. почта: _____				
ВЛАДЕЛЕЦ/ЭКСПЛУАТАНТ				
Фамилия/название 3: _____ Адрес: _____				
Телефон: _____ Факс: _____ Эл. почта: _____				
Модель воздушного судна 4 и регистрационные знаки:				
СПЕЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ	Да	Нет	ОПИСАНИЕ 5	ЗАМЕЧАНИЯ
Полёты в условиях низкой видимости	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	КАТ. 6: ___ RVR: ___ м DH: ___ фут RVR 7: _____ м 8	
Заход на посадку и посадка	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Взлёт	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Расширенные эксплуатационные возможности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Навигационные спецификации AR для полётов в условиях PBN 9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	10	
Прочее	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	11	

Примечания:

1) название полномочного органа гражданской авиации и контактная информация, включая телефонный код страны и адрес электронной почты, если имеется;

2) дата выдачи специального утверждения (день – месяц – год) и подпись представителя Органа гражданской авиации;

3) фамилия/название и адрес владельца или эксплуатанта;

4) указать компанию – изготовителя вертолёта, его модель и серию или эталонную серию, если серия обозначается. Таксономия CAST/ИКАО приведена на сайте: <http://www.intlaviationstandards.org>;

5) перечислить в данной колонке допускающие наибольшую свободу критерии для каждого утверждения или типа утверждения (с соответствующими критериями);

6) указать соответствующую категорию точного захода на посадку (КАТ II, IIIA, IIIB или IIIC). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. Для каждой указанной категории захода на посадку использовать одну строку;

7) указать утверждённое минимальное значение RVR для взлёта в метрах. Нужно использовать по одной строке на утверждение, если предоставлены разные утверждения;

8) указать возможности бортового оборудования (т. е. система автоматической посадки, HUD, EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности;

9) навигация, основанная на характеристиках (PBN): использовать одну строку для каждой утверждаемой навигационной спецификации PBN AR (например, RNP AR APCH) и указать соответствующие ограничения в колонке "Описание";

10) указать функции EFB, используемые для безопасной эксплуатации вертолётов, и любые применимые ограничения.

Глава 20. Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis

§ 1. Цель и сфера применения

599. В кратком описании соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, должна, в соответствующих случаях, содержаться информация в стандартном формате, предусмотренном пп. 692 или 693.

600. Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, для коммерческого воздушного судна.

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis			
Название соглашения:			
Государство регистрации:		Контактное лицо:	
Государство основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения:		Контактное лицо:	
Дата подписания:		Государством регистрации ¹ :	
		Государством основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения 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:			
Конвенция о международной гражданской авиации	Приложения ИКАО, затрагиваемые передачей государству основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения ответственности в части, касающейся некоторых функций и обязанностей		
Статья 12. Правила полетов	Приложение 2, все главы	Да <input type="checkbox"/>	
		Нет <input type="checkbox"/>	
Статья 30 а). Радиоборудование воздушных судов	Разрешение на бортовую радиостанцию	Да <input type="checkbox"/>	
		Нет <input type="checkbox"/>	
Статьи 30 б)	Главы 1, 2, 3 и 6 Приложения 1; и часть I Приложения 6 "Бортрадист";	Да <input type="checkbox"/>	Приложение 6: [указать часть и пункт] ³
		Нет <input type="checkbox"/>	

и 32 а). Свидетельства на членов экипажа	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	Да <input type="checkbox"/>	[Указать часть и главы] ³
	часть I или раздел II части III	Нет <input type="checkbox"/>	
	Приложение 6	Да <input type="checkbox"/>	[Указать часть и главы] ³
	часть II или раздел III части III	Нет <input type="checkbox"/>	
	Приложение 8	Да <input type="checkbox"/>	[Указать главы] ³
	главы 3 и 4 части II	Нет <input type="checkbox"/>	

Воздушные суда, затрагиваемые передачей ответственности государству основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения					
Изготовитель, модель, серия ВС	Национальные и регистрационные знаки	Серийный номер	СЭ № (коммерческий воздушный транспорт)	Даты передачи обязанностей	
				С ¹	До (если применимо) ²

Примечания.

1. дд/мм/гггг.
2. дд/мм/гггг или N/A, если неприменимо.
3. Квадратные скобки свидетельствуют о необходимости представления информации.

601. Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, для авиации общего назначения.

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis		
Название соглашения:		
Государство регистрации:		Контактное лицо:
Государство основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения:		Контактное лицо:
Дата подписания:	Государством регистрации ¹ :	
	Государство основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения 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:		

Конвенция о международной гражданской авиации	Приложения ИКАО, затрагиваемые передачей государству основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения ответственности в части, касающейся некоторых функций и обязанностей		
Статья 12. Правила полетов	Приложение 2, все главы	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	
Статья 30 а). Радиооборудование воздушных судов	Разрешение на бортовую радиостанцию	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	
Статьи 30 б) и 32 а). Свидетельства на члена экипажа	Главы 1, 2, 3 и 6 Приложения 1; и часть I Приложения 6 (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)	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	Приложение 6: [указать часть и пункт] ³
Статья 31. Удостоверения о годности к полетам	Приложение 6 часть I или раздел II части III	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	[Указать часть и главы] ³
	Приложение 6 часть II или раздел III части III	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	[Указать часть и главы] ³
	Приложение 8 главы 3 и 4 части II	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	[Указать главы] ³

Воздушные суда, затрагиваемые передачей ответственности государству основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения					
Изготовитель, модель, серия ВС	Национальные и регистрационные знаки	Серийный номер	СЭ № (коммерческий воздушный транспорт)	Даты передачи обязанностей	
				С ¹	До (если применимо) ²

Примечания.

1. дд/мм/гггг.
2. дд/мм/гггг или N/A, если неприменимо.
3. Квадратные скобки свидетельствуют о необходимости представления информации.

Глава 21. Требования к системе управления рисками, связанными с утомлением (FRMS)

§ 1. Политика и документация в отношении FRMS

602. В систему FRMS, как минимум, включаются:

603. Эксплуатант определяет свою политику в отношении FRMS, которая включает ясную характеристику всех элементов FRMS.

604. Политика устанавливает требование о том, чтобы сфера применения FRMS чётко оговаривалась в руководстве по производству полётов.

605. Политика:

- а) отражает совместную ответственность руководителей, лётного и кабинного экипажей и другого соответствующего персонала;
- б) ясно излагает задачи FRMS, связанные с обеспечением безопасности полётов;

- в) подписывается подотчётным исполнительным руководителем организации;
- г) завизированная на видном месте, доводится до сведения всех соответствующих подразделений и уровней организации;
- д) содержит обязательства руководителей относительно эффективного представления отчётной информации о безопасности полётов;
- е) содержит обязательства руководителей относительно предоставления адекватных ресурсов для FRMS;
- ё) содержит обязательства руководителей относительно непрерывного совершенствования FRMS;
- ж) требует ясного определения каналов подотчётности руководителей, лётного и кабинного экипажей и всего другого соответствующего персонала;
- з) периодически пересматривается в целях обеспечения ее актуальности и адекватности.

606. Материал по эффективному представлению отчётной информации о безопасности полётов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов.

607. 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 подотчётности, обязанности и ответственные применительно к этим процессам и процедурам;
- г) механизмы постоянного задействования руководителей, лётных и кабинных экипажей и всего другого соответствующего персонала;
- д) программы подготовки по FRMS, требования к подготовке персонала и учёт прохождения подготовки;
- е) запланированная и фактическая продолжительность полётного времени, служебного времени, служебного полётного времени и времени отдыха с указанием значительных расхождений, и их причин.
- ё) результаты использования FRMS, включая выводы, сделанные на основе полученных данных, рекомендаций и предпринятых действий.

§ 2. Процессы управления рисками, связанными с утомлением

608. Эксплуатант разрабатывает и реализует три основных задокументированных процесса выявления опасных факторов, связанных с утомлением:

1. Предсказательный. В рамках предсказательного процесса опасные факторы, связанные с утомлением, выявляются путём учёта известных факторов, влияющих на сон, утомление и работоспособность. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- а) эксплуатационный опыт отрасли или эксплуатантов и данные, полученные в отношении аналогичных видов полётов;
- б) практика разработки графиков работы экипажей, основанная на продемонстрированных результатах;
- в) биоматематические модели.

2. Упреждающий. В рамках упреждающего процесса опасные факторы, связанные с утомлением, выявляются в ходе текущего производства полётов. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- а) собственные отчёты о связанных с утомлением рисках;
- б) опросы экипажей относительно утомления;
- в) соответствующие производственные данные о работе членов лётных и кабинных экипажей;
- г) имеющиеся базы данных по безопасности полётов и научные исследования;
- д) анализ данных о запланированном и фактически отработанном времени.

3. Исправительный. В рамках исправительного процесса выявляется степень значимости опасных факторов, связанных с утомлением, с учётом сообщений и событий, связанных с потенциальными негативными последствиями для безопасности полётов, в целях определения возможных способов сведения к минимуму последствий утомления. Толчком к задействию этого процесса служит, как минимум, любое из перечисленного ниже:

- а) отчёты об утомлении;
- б) конфиденциальные донесения;
- в) отчёты проверяющих;
- г) инциденты;
- д) анализ полётных данных.

609. Оценка риска.

1. Эксплуатант разрабатывает и реализует процедуры оценки риска, устанавливающие вероятность и потенциальную серьёзность событий, связанных с утомлением, и определяющие момент, когда в отношении соответствующих рисков требуются меры их снижения.

2. В рамках процедур оценки риска выявленные опасные факторы рассматриваются в увязке с:

- а) эксплуатационными процессами;
- б) степенью их вероятности;
- в) возможными последствиями;
- г) эффективностью существующих мер контроля и обеспечения безопасности полётов.

610. Снижение риска. Эксплуатант разрабатывает и реализует процедуры снижения риска, в рамках которых:

- а) выбирается надлежащая стратегия снижения риска;
- б) реализуется стратегия снижения риска;
- в) отслеживается ход реализации и эффективность стратегии.

§ 3. Процессы обеспечения безопасности полётов с помощью FRMS

611. Эксплуатант разрабатывает и реализует процессы обеспечения безопасности полётов с помощью FRMS в целях:

а) осуществления непрерывного мониторинга результативности FRMS, анализа тенденций и оценки для валидации эффективности мер контроля рисков для безопасности полётов, связанных с утомлением. Источники данных, среди прочего, могут включать:

- 1) донесения об опасных состояниях и результаты их расследования;
- 2) проверки и обследования;
- 3) обзоры и исследования по вопросам утомления.

б) обеспечения официального процесса контроля изменений, который, среди прочего, включает:

1) выявление изменений в эксплуатационной сфере, которые могут влиять на FRMS;

2) выявление изменений внутри организации, которые могут влиять на FRMS;

3) 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:

1) 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;

2) регулярную оценку средств, оборудования, документации и процедур;

3) определение необходимости введения новых процессов и процедур для снижения вновь возникающих рисков, связанных с утомлением.

§ 4. Процессы продвижения FRMS

612. Процессы продвижения FRMS обеспечивают поддержку непрерывного развития FRMS, постоянного улучшения её общей результативности и достижения оптимальных уровней безопасности полётов. 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:

1) всем соответствующим заинтересованным сторонам разъясняются вопросы политики, процедуры и ответственность, связанные с FRMS;

2) описываются каналы коммуникации, используемые для сбора и распространения информации, касающейся FRMS.

Глава 22. Содержание руководства по производству полётов

§ 1. Структура

613. Руководство по производству полётов, обеспечиваемое согласно пунктов главы 2, которое может выпускаться отдельными частями по конкретным аспектам производства полетов, имеет следующее содержание и структуру:

- а) общие положения;
- б) информация по эксплуатации воздушного судна;
- в) маршруты и аэродромы;
- г) подготовка.

§ 2. Содержание

614. Руководство по производству полётов, о котором говорится в п. 702, настоящих правил содержит по крайней мере следующее:

1) Инструкции с изложением в общих чертах обязанностей персонала, имеющего отношение к производству полетов.

2) Информацию и политику в отношении контроля утомления, включая:

а) основные принципы, касающиеся нормирования полётного времени, служебного полётного времени, служебного времени, и требования в отношении времени отдыха членов лётного и кабинного экипажа согласно п. 2.8 главы 2;

б) где это применимо, политику и документацию в отношении FRMS эксплуатанта согласно Главы 14.

3) Перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту, включая любые требования, касающиеся производства полётов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках.

4) Обстоятельства, при которых необходимо прослушивать радиочастоты.

5) Метод определения минимальных абсолютных высот полёта.

6) Методы определения эксплуатационных минимумов вертодромов.

7) Меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту.

8) Организация и процедуры наземного обслуживания.

9) Предписанный в АПКР-12 порядок действий командиров воздушных судов, ставших свидетелями происшествия.

10) Состав лётного экипажа для каждого типа, выполняемого полёта, в том числе порядок преемственности командования.

11) 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.

- 12) Условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода, определяемый в соответствии с пунктами главы 2 настоящих правил.
- 13) Указания в отношении контроля за массой и центровкой.
- 14) Указания в отношении устранения/предупреждения обледенения и контроля за выполнением этих операций.
- 15) Технические требования к рабочему плану полёта.
- 16) Стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) для каждого этапа полёта.
- 17) Указания в отношении использования обычных контрольных перечней и времени их использования.
- 18) Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах.
- 19) Указания в отношении обеспечения информации об абсолютной высоте.
- 20) Указания в отношении уточнения и принятия разрешений УВД, в частности разрешений, касающихся пролета местности.
- 21) Инструктаж относительно вылета и захода на посадку.
- 22) Ознакомление с маршрутом и пунктом назначения.
- 23) Необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам.
- 24) Указания в отношении выполнения точных и неточных заходов на посадку по приборам.
- 25) 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.
- 26) Информация и инструкции, касающиеся перехвата гражданских воздушных судов, в том числе:
 - а) предписанный в Главы 2 порядок действий командиров перехватываемых воздушных судов; и
 - б) визуальные сигналы из АПКР-2 для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.
- 27) Подробные сведения о системе управления безопасностью полётов (СУБП) предоставляются в соответствии с главами 3 и 4 АПКР-19.
- 28) Информация и инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации, 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".
- 29) Инструкции и указания по безопасности.
- 30) Контрольный перечень правил обыска вертолета, обеспечиваемый в соответствии с пунктами главы 11.
- 31) Инструкции и требования к обучению в целях использования систем автоматической посадки, или, в соответствующих случаях, эквивалентных индикаторов и оборудования EVS, SVS или CVS.
- 32) В соответствующих случаях, инструкции и требования к обучению в целях использования EFB.

§ 3. Информация по эксплуатации воздушного судна

615. Сертификационные ограничения и эксплуатационные ограничения.

616. Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и связанные с ним контрольные карты, как это указано в пункте главы 4.

617. Данные планирования полета для предполетного и полетного планирования с различными установленными значениями тяги/мощности и скорости.

618. Инструкции и данные для расчета массы и центровки.

619. Инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза.

620. Системы воздушного судна, соответствующие органы управления и инструкции по их использованию, как это указано в пункте главы 4 настоящих Правил.

621. Минимальный перечень оборудования для эксплуатируемых типов вертолетов и разрешенных специальных полетов, включая любые требования, касающиеся производства полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках.

622. Контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию.

623. 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.

624. Порядок действий кабинного 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 лётного и обслуживающего экипажей.

625. Спасательное и аварийное оборудование для различных маршрутов и необходимые процедуры проверки его нормальной работы перед взлётом, включая процедуры определения необходимого и имеющегося запаса кислорода.

626. Код визуальных сигналов "земля – воздух" из АПКР-12 для использования оставшимися в живых.

§ 4. Маршруты, аэродромы и вертодромы

627. Маршрутные справочные данные для обеспечения лётного 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 полёта, и прочими сведениями, которые эксплуатант может счесть необходимыми для правильного выполнения полётов.

628. Минимальные абсолютные высоты полёта на каждом намеченном маршруте.

629. Эксплуатационные минимумы каждого из вертодромов, которые предполагается использовать в качестве вертодромов намеченной посадки или запасных вертодромов.

630. Информация об увеличении эксплуатационных минимумов вертодромов в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или вертодромных средств.

631. Инструкции по использованию эксплуатационных минимумов аэродрома для заходов на посадку по приборам с учётом применения удовлетворяющего критериям расширенных эксплуатационных возможностей оборудования.

§ 5. Подготовка

632. Подробные сведения о программе подготовки лётного экипажа и предъявляемые требования согласно пунктов главы 7.

633. Подробные сведения о программе подготовки бортпроводников к выполнению обязанностей согласно пунктов главы 10.

634. Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера, выполняющего свои функции в соответствии с методом осуществления контроля за производством полётов согласно пункта главы 2.

Дополнение А. Запасы медицинских средств

§ 1. Комплект первой помощи

635. Ниже приводятся рекомендации относительно типичного содержимого комплекта первой помощи, обычно используемого на борту вертолёт:

- перечень содержимого;
- антисептические тампоны (упаковка из 10 штук);
- лейкопластырная 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 (несколько пар);

- термометры (нертутные);
- реанимационная маска с обратным клапаном для искусственного дыхания;
- руководство по оказанию первой помощи (текущее издание); – бланк регистрации инцидентов.

636. 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 (противоокислотное) средство;
- антигистаминное средство.

637. Универсальный профилактический комплект. На борту вертолета, для эксплуатации которого требуется по крайней мере один член кабинного экипажа, должен иметься один универсальный профилактический комплект. Такой комплект может использоваться для дезинфекции 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.

638. Типичное содержимое:

- 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.

Дополнение Б. Минимальный перечень оборудования (MEL)

639. В том случае, если отступления от сертификационных требований государств 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.

640. Государство должно указывать посредством утверждения минимального перечня оборудования те системы и компоненты

оборудования, которые могут не работать в определенных условиях полета, при этом имеется в виду, что полет не может выполняться при выходе из строя других систем и оборудования, кроме указанных в перечне.

641. Следовательно, для каждого воздушного судна необходимо иметь утвержденный государством эксплуатанта минимальный перечень оборудования, составленный на основе основного минимального перечня оборудования, разработанного для типа воздушных судов организацией, ответственной за типовую конструкцию, совместно с государством проектировщика.

642. Государство эксплуатанта должно требовать от эксплуатанта составления минимального перечня оборудования, позволяющего эксплуатировать воздушное судно при выходе из строя некоторых систем или оборудования при условии сохранения приемлемого уровня безопасности.

643. Наличие минимального перечня оборудования не означает, что воздушное судно может эксплуатироваться в течение неопределенного периода времени с неработающими системами или оборудованием. Основное назначение минимального перечня 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.

644. 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 приведет к снижению уровня безопасности до недопустимого предела и/или чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж.

645. 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 главе летного руководства, касающемся ограничений, требований в отношении порядка действий в аварийной ситуации или других требований летной годности государства регистрации или государства эксплуатанта, если соответствующим полномочным органом по летной годности или летным руководством не предусматривается иное.

646. 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.

647. 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.

648. Обязанности командира воздушного судна при приеме вертолета для производства полета с отклонениями, предусмотренными минимальным перечнем оборудования, указаны в пунктах главы 2.

Дополнение В. Сертификация и проверка деятельности эксплуатанта

§ 1. Цель и рамки применения

649. Настоящее дополнение содержит инструктивный материал, касающийся действий, предписанных государствами в связи с требованиями пунктов главы 2 в отношении сертификации эксплуатантов, в частности, средств реализации и регистрации этих действий. Аналогичный инструктивный материал в отношении производства полетов авиации общего назначения содержится в дополнении 3., в части II настоящих Правил.

§ 2. Обязательные технические оценки безопасности

650. Сертификация и постоянный надзор за деятельностью эксплуатанта предусматривают предпринятие государством действий по представленным на его рассмотрение материалам. Эти действия можно классифицировать как специальное утверждение, утверждение или принятие, в зависимости от характера предпринимаемых государством действий в отношении представленного на его рассмотрение материала.

651. Специальное утверждение представляет собой документально подтвержденное в эксплуатационных спецификациях разрешение на выполнение коммерческих воздушных перевозок.

652. Утверждение представляет собой предпринятие государством 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 государством.

653. Принятие не обязательно предусматривает предпринятие государством активных ответных действий в отношении материала, представленного на его рассмотрение. Государство может выразить согласие с тем, что представленный ему на рассмотрение материал отвечает соответствующим стандартам, если это государство конкретно не отклонит весь или часть рассматриваемого материала, как правило, после какого-то определенного периода времени после представления.

654. Фраза "утверждено государством" или аналогичные фразы с использованием слова "утверждение" часто используются в разделе II части

III. В разделе II части III ещё более часто используют положения, касающиеся рассмотрения и последующего утверждения или, как минимум, "принятие" государством. Помимо этих конкретных фраз, в разделе II части III содержатся многочисленные ссылки на требования, которые, как минимум, будут обуславливать необходимость проведения государством по крайней мере технического обзора. Для упрощения использования государствами в настоящем дополнении эти конкретные Стандарты и Рекомендуемая практика сгруппированы и кратко изложены.

655. Государству следует провести или организовать проведение технической оценки безопасности до выдачи специального утверждения, 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.

§ 3. Разрешения

656. Разрешение даёт право эксплуатанту, владельцу или командиру воздушного судна выполнять разрешённые полёты. Разрешения могут выдаваться в виде специального утверждения, утверждения или принятия.

§ 4. Другие соображения, касающиеся утверждения или принятия

657. В некоторых государствах предусматривается утверждение или принятие определенных критических документов, отчетов или процедур, указанных в разделе II части III, хотя соответствующими Стандартами АПКР-6 не требуется их утверждение или принятие государством эксплуатанта. Ниже приводится ряд примеров:

- а) метод получения аэронавигационной информации;
- б) приемлемость системы учета заправки топливом и маслом;
- в) приемлемость системы учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха;
- г) приемлемость журнала регистрации технического обслуживания воздушного судна;
- д) приемлемость загрузочной ведомости;
- е) приемлемость рабочего плана полётов;
- ё) метод получения метеорологических данных;
- ж) метод обеспечения соответствия требованиям к размещению ручного багажа;
- з) эксплуатационные ограничения лётно-технических характеристик вертолёта;
- и) метод получения и применения данных о препятствиях в районе аэродрома;

- й) приемлемость средств информирования пассажиров;
- к) содержание боржурнала;
- л) содержание программы подготовки в области авиационной безопасности.

§ 5. Проверка выполнения стандартов производства полётов

658. Согласно Стандарту продление срока действия СЭ зависит от соблюдения эксплуатантом первоначальных сертификационных стандартов под надзором государства эксплуатанта. Для осуществления такого надзора требуется создание системы постоянного надзора, гарантирующей выполнение обязательных стандартов производства полётов. Приемлемой основой для разработки такой системы является введение требования о проведении ежегодных или полугодовых инспекций, обследований и проверок для оценки необходимых действий по утверждению или принятию в рамках сертификации.

§ 6. Изменение сертификатов эксплуатанта

659. 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. Государство должно требовать 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.

Дополнение Г. Система документации по безопасности полётов

§ 1. Введение

660. Нижеследующий материал содержит инструктивные указания в отношении структуры и разработки системы документации эксплуатанта по безопасности полётов. Следует иметь в виду, что разработка системы документации по безопасности полётов представляет собой цельный процесс, и изменение каждого документа, входящего в систему, может затрагивать всю систему. Применительно к разработке эксплуатационной документации существуют разработанные правительственными и отраслевыми организациями инструктивные указания, которые могут использоваться эксплуатантами. Однако эксплуатантам, по-видимому, будет трудно воспользоваться всеми этими инструктивными указаниями, поскольку они разбросаны по ряду отчётов и публикаций.

661. 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.

662. Изложенные в настоящем дополнении инструктивные указания касаются основных аспектов процесса разработки системы документации эксплуатанта по безопасности полётов с соблюдением положений п. 1.3.5 главы 1 раздела II. Эти инструктивные указания основаны не только на теоретических исследованиях, но также на существующей передовой отраслевой практике с акцентом на важные аспекты эксплуатации.

§ 2. Структура

663. Система документации по безопасности полётов должна быть построена согласно критериям, которые имеют важное значение для обеспечения простого доступа при выполнении полётных и наземных операций к необходимой информации, которая содержится в различных эксплуатационных документах, составляющих систему, а также для организации рассылки и изменения эксплуатационных документов.

664. Информация, содержащаяся в системе документации по безопасности полётов, должна быть сгруппирована с учётом её 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 подпункту б) или в) выше;

д) информация, которая может быть сгруппирована на основе этапа операции, на котором она используется.

665. Критическая по времени информация должна размещаться в начале документов и выделяться в системе документации по безопасности полётов.

666. Критическая по времени информация, чувствительная ко времени информация и часто используемая информация должна помещаться на карточках и в оперативных справочниках.

§ 3. Аprobация

667. Система документации по безопасности полетов должна перед введением апробироваться в реальных условиях. Аprobация должна затрагивать критические аспекты использования информации, с тем чтобы проверить ее эффективность. В процессе аprobации следует также оценить взаимодействие между всеми группами информации, которое может иметь место при выполнении операции.

§ 4. Составление

668. Система документации по безопасности полетов должна предусматривать согласованное использование терминологии и стандартных терминов применительно к общим элементам и действиям.

669. 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, включенные в систему полетной документации, должны иметь определения.

670. 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.

671. Система документации по безопасности полётов должна включать индексный указатель для быстрого нахождения информации, включённой в несколько эксплуатационных документов.

672. 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.

673. Система документации по безопасности полётов должна отвечать требованиям системы качества эксплуатанта, когда это применимо.

§ 5. Внедрение

674. 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

675. 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.

676. 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.

677. 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.

678. Эксплуатанты должны принять меры к тому, чтобы принципы, методы и процедуры координации действий членов экипажа были конкретно увязаны с их работой.

679. Система документации по безопасности полётов должна пересматриваться:

- а) на регулярной основе (по крайней мере раз в год);
- б) после значительных событий (слияние или поглощение предприятий, резкое увеличение или сокращение объёма деятельности и пр.);
- в) после технологических изменений (внедрение нового оборудования);
- г) после изменения правил, касающихся безопасности полетов.

680. Эксплуатанты должны разработать методы передачи новой информации. Такие конкретные методы должны учитывать степень срочности передачи.

681. Поскольку частые изменения понижают важность новых или изменённых процедур, желательно сводить к минимуму изменения системы документации по безопасности полетов.

682. Новая информация должна рассматриваться и апробироваться с учётом её влияния на всю систему документации по безопасности полетов.

683. 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.

Дополнение Д. Дополнительный инструктивный материал в отношении операций вертолётов в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в приборных (плохих) метеорологических условиях (ПМУ)

§ 1. Цель и назначение

684. Цель настоящего дополнения заключается в предоставлении дополнительного инструктивного материала по требованиям к лётной годности и эксплуатационным требованиям, которые изложены в п. 3.4 главы 3 раздела II и добавлении 2 и предназначены обеспечить соблюдение общего уровня безопасности полётов, предусмотренного для выполнения утверждённых операций в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ.

§ 2. Надёжность двигателей

685. Частота случаев потери мощности, вытекающая из требований пунктов главы 3 и пунктов 1 главы 9, должна устанавливаться на основе данных о коммерческих авиатранспортных операциях, дополненных соответствующими данными о других операциях в аналогичных условиях. Для обоснования заключения требуется использовать данные об опыте эксплуатации, которые должны включать приемлемое для государства-разработчика количество часов наработки фактического сочетания "вертолёт/двигатель", за исключением тех случаев, когда проведены дополнительные испытания или имеются данные об опыте эксплуатации достаточно похожих вариантов двигателя.

686. При оценке надёжности двигателя следует использовать информацию из базы данных о мировом парке, которая охватывает, возможно, более широкую выборку считающихся репрезентативными операций, составлена соответствующими держателями сертификатов типа и рассмотрена государствами разработчиков. Поскольку представление сведений о полете является необязательным для многих типов эксплуатантов, для получения данных о надёжности двигателя могут использоваться соответствующие статистические оценки. Государство эксплуатанта должно также контролировать и анализировать данные по отдельным эксплуатантам, имеющим разрешение выполнять такие операции, включая контроль тенденций эксплуатации и доклады о происшествиях, в целях подтверждения отсутствия неудовлетворительных эксплуатационных данных, касающихся конкретного эксплуатанта.

687. Контроль поведения двигателя должен включать следующее:

- а) программу контроля расхода масла, основанную на рекомендациях изготовителей; и
- б) программу контроля состояния двигателя с описанием контролируемых параметров, метода сбора данных и профилактических мер; эта программа

должна основываться на рекомендациях изготовителя. Цель контроля заключается в заблаговременном выявлении ухудшения характеристик двигателя и предпринятии корректирующих действий до того, как это ухудшение скажется на безопасности эксплуатации.

688. Необходимо внедрить программу обеспечения надёжности, охватывающую двигатель и соответствующие системы. Программа по двигателю должна включать наработку двигателя в полёте за конкретный период и частоту случаев потери мощности по всем причинам, установленную на основе соответствующих статистических данных.

689. Процесс представления данных о происшествиях должен охватывать все аспекты, имеющие отношение к способности безопасно выполнять полёты в ПМУ. Должна быть предусмотрена возможность использования этих данных держателем сертификата типа и государством разработчика в целях подтверждения выдерживания заданных уровней надёжности. При любой устойчивой неблагоприятной тенденции эксплуатант в консультации с государством (ами) разработчика и держателями сертификатов типа должен немедленно проводить соответствующую оценку с целью определения мер по восстановлению заданного уровня безопасности полётов.

690. Выбираемый фактический период должен отражать глобальное использование и обоснованность учитываемого опыта (например, первоначальные данные могут оказаться нехарактерными вследствие последующих обязательных модификаций, которые повлияли на частоту случаев потери мощности). После внедрения нового варианта двигателя и пока опыт глобального использования является сравнительно незначительным, может потребоваться использовать данные о всем имеющемся опыте эксплуатации для получения статистически значимого среднего показателя.

691. Частота случаев потери мощности должна определяться как скользящее среднее значение в течение соответствующего периода. Используется частота случаев потери мощности, а не частота выключений полёте, поскольку этот показатель считается более подходящим для вертолета, выполняющего операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3. Если на вертолёте, выполняющем операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 1 или 2, возникает отказ, который вызывает значительную, но не полную потерю мощности одного двигателя, весьма вероятно, что этот двигатель будет выключен, поскольку по-прежнему обеспечиваются определённые лётно-технические характеристики с одним неработающим двигателем, в то время как в случае вертолета, выполняющего операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3, может быть принято вполне обоснованное решение использовать оставшуюся мощность для увеличения дистанции планирования.

§ 3. Руководство по производству полётов

692. Руководство по производству полётов должно включать всю необходимую информацию, касающуюся полётов вертолётов, выполняющих

операции в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ. Должны быть указаны все дополнительное оборудование, процедуры и необходимая подготовка для выполнения таких операций, маршрут и/или район полёта и вероятное место посадки (включая планируемые и эксплуатационные минимумы).

§ 4. Сертификация или утверждение эксплуатанта

693. Процесс сертификации или утверждения эксплуатанта, устанавливаемый государством эксплуатанта, должен подтверждать адекватность используемых эксплуатантом процедур в нормальных, нештатных и аварийных ситуациях, включая действия после отказов двигателя, систем или оборудования. В дополнение к обычным требованиям, касающимся сертификации или утверждения эксплуатанта, применительно к операциям вертолётов, выполняемым в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ, необходимо учитывать следующие аспекты:

а) подтверждение достигнутой надёжности двигателя для конкретного сочетания "вертолёт/двигатель" (см. п. 1 главы 9 настоящих правил);

б) специфические и целесообразные процедуры подготовки и проверки, описанные в п. 7 главы 9;

в) программу технического обслуживания, которая распространяется на оборудование и системы, упомянутые в п. 2 главы 9;

г) MEL, изменяемый с учётом оборудования и систем, необходимых для выполнения полётов в ПМУ;

д) планируемые и эксплуатационные минимумы, относящиеся к выполнению полётов в ПМУ; е) процедуры вылета и прибытия и любые ограничения по маршруту/району полёта;

ё) опыт и квалификацию пилота;

ж) руководство по производству полётов, включая ограничения, аварийные процедуры, маршруты или районы полётов, MEL и нормальные процедуры, касающиеся оборудования, упомянутого в п. 2 главы 9.

§ 5. Разрешение на эксплуатацию и требования к программе технического обслуживания

694. Разрешение на выполнение вертолётами операций в соответствии с лётно-техническими характеристиками класса 3 в ПМУ, указанное в сертификате воздушного эксплуатанта или эквивалентном документе, должно включать конкретные сочетания планера/двигателя, в том числе действующий стандарт типовой конструкции для выполнения таких операций, конкретные утверждённые вертолёты, а также районы или маршруты таких операций.

695. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания должно включать сведения о сертификации дополнительного необходимого оборудования и программе технического обслуживания и обеспечения надёжности такого оборудования, включая двигатель.

Дополнение Е. Справочник по действующим положениям, касающимся бортовых самописцев

§ 1. Введение

696. 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 обновлённые 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 бортовых самописцев был сложным.

697. Ниже помещены таблицы, в которых в сводном виде приводится информация о действующих требованиях к установке бортовых самописцев для вертолётов.

Таблица Е-1. SARPS в разделе II, касающиеся регистрации параметров полёта.

Дата	Максимальная сертифицированная взлётная масса (МСТОМ)			
	С конфигурацией более 19 пассажирских кресел или более 7 000 кг	Более 3 175 кг	Более 2 250 кг до 3 175 кг	Менее чем 3 175 кг
	Все вертолеты с первым сертификатом летной годности	Все вертолеты с первым сертификатом летной годности	Все вертолеты с газотурбинными двигателями и новым сертификатом типа	Все вертолеты с первым сертификатом летной годности
1989 ⇒	4.3.1.1.2	4.3.1.1.3		
2016 ⇒	4.3.1.1.1			
2018 ⇒			4.3.1.1.4	4.3.1.1.5

Таблица Д-2. SARPS, касающиеся регистрации параметров полёта

Дата	Максимальная сертифицированная взлётная масса (МСТОМ)	
	С конфигурацией более 19 пассажирских кресел или более 7 000 кг	Более 3 175 кг
	Все вертолеты с первым сертификатом летной годности	Все вертолеты с первым сертификатом летной годности
1989 ⇒	4.7.1.1.2	4.7.1.1.3
2016 ⇒	4.7.1.1.1	4.7.1.1.1

Таблица Д-3. SARPS в разделе II и разделе III, касающиеся установки CVR/CARS

Таблица Д-4. Пояснения по установке регистратора сообщений, передаваемых по линии передачи данных (DLC)

Номер строки	Дата выдачи первого индивидуального сертификата летной годности	Дата выдачи сертификата типа воздушного судна или первого утверждения модификации для установки оборудования DLC	Дата активации для использования оборудования DLC	Требуемый регистратор DLC	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	4.7.3.1.1
2	1 января 2016 года или после этой даты	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	Да	4.7.3.1.1
3	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	Да	4.7.3.1.2
4	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	Нет	4.7.3.1.2
5	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	Нет ¹	4.7.3.1.2 4.7.3.1.3

Не требуется, но рекомендуется.

§ 2. Заголовки таблиц

698. Дата выдачи первого индивидуального сертификата лётной годности – не требует пояснений.

699. 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 лётной годности устанавливаемых компонентов воздушного судна, таких как конструктивные элементы и проводка, которым должно соответствовать оборудование DLC. Эти утверждения лётной годности, как правило, оформляются в виде сертификата типа, дополнения к сертификату типа или изменённого сертификата типа.

700. Первоначальные эксплуатанты воздушных судов, имеющих утверждения лётной 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.

701. Дата активации для использования оборудования DLC означает дату, в которую функция DLC, упомянутая в пунктах главы 11, была впервые активирована для использования.

702. Термин "оборудование связи по линии передачи данных (DLC)", используемый в настоящих положениях, означает физический (ие) агрегат(ы) (например, блок(и)), который (ые) был(и) утверждён (ы) в соответствии с минимальными требованиями к рабочим характеристикам, установленными сертифицирующим полномочным органом (например, TSO или ETSO).

703. Активация функций DLC означает активацию функций DLC при помощи утверждённого программного обеспечения или утверждённое обновление программного обеспечения.

704. Требуемый регистратор DLC касается требования о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, в соответствии с положениями пп. раздела II, а также пп. раздела III настоящих правил.

§ 3. Общие положения

705. 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.

706. Для того чтобы оборудование DLC отвечало требованиям для утверждения лётной 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.

707. Утверждённое обновление программного обеспечения для установленного оборудования или активация функций при помощи программного обеспечения, как правило, не влияют на соответствие оборудования DLC остальным системам воздушного судна.

§ 4. Примеры

708. Относительно строк 1 и 2:

– Требование о регистрации сообщений определено Стандартами, которые основаны на том, когда был впервые выдан индивидуальный сертификат лётной годности. Любые последующие модификации лётной годности, связанные с возможностью использования DLC, не освобождают вертолёт от требования о регистрации сообщений, передаваемых по DLC.

709. Относительно строк 3–5. Общие положения:

– Требование о регистрации сообщений определено Стандартами и основано на том, был ли вертолёт утвержден на соответствие нормам лётной 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 лётной годности, связанные с возможностью использования DLC, выданные до этой даты, необязательно включали эту функцию.

710. Относительно строки 4:

– Требование о регистрации сообщений не применяется, поскольку сертификат лётной годности и утверждение лётной годности вертолета, 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 лётной годности.

711. Относительно строки 5:

– Требование о регистрации сообщений не применяется, поскольку сертификат лётной годности и утверждение лётной годности вертолета, 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 лётной годности.

– 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 Рекомендациями ИКАО.

Дополнение Ё. Опасные грузы

§ 1. Цель и рамки применения

712. В настоящем дополнении содержится инструктивный материал, касающийся перевозки опасных грузов в качестве груза. В главу 12 раздела II включаются эксплуатационные требования к перевозке опасных грузов, применяющиеся ко всем эксплуатантам. Эксплуатантам, утверждённым для перевозки опасных грузов в качестве груза, необходимо выполнять дополнительные требования. Помимо эксплуатационных требований, приведённых в Приложении 6, существуют другие требования в Приложении 18 и в Технических инструкциях, которые также необходимо соблюдать.

§ 2. Определения

713. В настоящем дополнении используются нижеприведённые термины, они имеют следующее значение. Груз - любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты и сопровождаемого или неправильно засланного багажа. Данное определение отличается от определения "груза", данного в АПКР-9 "Упрощение формальностей".

§ 3. Государства

714. Государству эксплуатанта следует указывать в эксплуатационных спецификациях, выдано ли эксплуатанту специальное утверждение для перевозки опасных грузов в качестве груза. В спецификации следует включать любые ограничения.

715. Специальное утверждение может быть предоставлено для перевозки только конкретных типов опасных грузов (например, сухой лёд, биологические вещества категории В и опасные грузы в освобождённых количествах) или СОМАТ.

716. Дополнение к Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху 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 информация из АПКР-6, касающаяся обязанностей государств в отношении опасных грузов.

717. 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 полёта, указаны в пунктах главы 2 части 1 Технических инструкций.

§ 4. Эксплуатант

718. Учебная программа эксплуатанта должна охватывать, как минимум, аспекты перевозки опасных грузов, перечисленные в Технических инструкциях – в главе 4 части I Инструкций по опасным грузам. Переподготовка должна проводиться в пределах 24 месяцев после предшествующей подготовки, за исключением случаев, когда Техническими инструкциями предусмотрено иное.

719. Подробное описание программы подготовки в области перевозки опасных грузов, включая политику и процедуры в отношении персонала третьих сторон, принимающего участие в процессе приёмки, обработки, погрузки и разгрузки опасных грузов, следует включить в руководство по производству полётов.

720. Технические инструкции требуют, чтобы эксплуатанты вносили информацию в руководства по производству полётов и/или другие соответствующие руководства, позволяющую лётным экипажам, другим сотрудникам и агентам по наземному обслуживанию выполнять свои обязанности в отношении перевозки опасных грузов и проходить первоначальную подготовку до выполнения должностных обязанностей, связанных с опасными грузами.

721. Эксплуатантам надлежит выполнять и обеспечивать выполнение требований, установленных государствами, в которых производство полётов осуществляется в соответствии с положениями пунктов главы 2 раздела III настоящих Правил.

722. Эксплуатанты могут обращаться за получением специального утверждения для перевозки в качестве груза только конкретных опасных грузов, таких как сухой лёд, биологические вещества категории В, СОМАТ и опасные грузы в освобождённых количествах.

723. Дополнительный инструктивный материал и информацию о требованиях, касающихся эксплуатантов, не утверждённых для перевозки опасных грузов в качестве груза, и для эксплуатантов, утверждённых для перевозки опасных грузов в качестве груза содержится в Дополнении к

Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху.

724. Всем эксплуатантам следует разработать и внедрить систему, обеспечивающую актуальное информирование их о нормативных изменениях и обновлениях. Технические инструкции содержат детальные указания, необходимые для безопасной перевозки опасных грузов по воздуху. Эти Инструкции выпускаются раз в два года со вступлением в силу 1 января нечётного года.