

Утверждено
Директором Агентства «Узавиация»
Т.А. Назаров




АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Эксплуатация Коммерческих Воздушных Судов – (Самолеты)

Документ №: AR-OPS-001

Редакция / Ревизия:03/00

Дата вступления в силу: 19 августа 2024 года

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.:	0/1

0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА	1
0.1. Содержание	1
0.2. Список действительных Страниц	7
0.3. Список рассылки	12
0.4. Запись поправок и изменений	12
0.5. Термины и определения	14
0.6. Аббревиатура и сокращения	27
0.7. Термины «должен», «следует», «может»	28
0.8. Администрирование и контроль	28
1. Зарезервировано	1
2. Зарезервировано	1
3. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	1
3.1. Соблюдение законов, правил и процедур	1
3.2. Соблюдение иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур Республики Узбекистан	2
3.3. Управление безопасностью полетов	3
3.4. Употребление психоактивных веществ	4
3.5. Слежение за воздушными судами	4
4. ГЛАВА - ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ	1
4.1. Эксплуатационные средства	1
4.2. Сертификация на право производства полетов и контроль	2
4.3. Подготовка к полетам	9
4.4. Правила, выполняемые в полете	18
4.5. Обязанности командира воздушного судна	21
4.6. Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера	21
4.7. Дополнительные требования к производству полетов самолетов с газотурбинными двигателями продолжительностью более 60 мин до запасного аэродрома на маршруте, включая производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)	22
4.8. Ручной багаж	25
4.9. Дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом	25
4.10. Контроль утомляемости	25
5. ГЛАВА - ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК САМОЛЕТОВ	1
5.1. Общие положения	1

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.:	0/2


5.2. Эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик, применяемые к самолетам, сертифицированным в соответствии с требованиями, содержащимися в АПРУз-25	1
5.3. Сведения о препятствиях.....	3
5.4. Дополнительные требования к производству полетов ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) на самолетах с одним газотурбинным двигателем	3
6. ГЛАВА - БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ	1
6.1. Общие положения.....	1
6.2. Все самолеты: все полеты.....	2
6.3. Бортвые самописцы	5
6.4. Все самолеты, выполняющие полеты по ПВП	12
6.5. Все самолеты: полеты над водной поверхностью.....	12
6.6. Все самолеты: полеты над специально обозначенными районами суши	14
6.7. Все самолеты: высотные полеты.....	14
6.8. Все самолеты: полеты в условиях обледенения.....	15
6.9. Все самолеты: полеты по правилам полетов по приборам.....	15
6.10. Все самолеты: ночные полеты	16
6.11. Герметизированные самолеты, выполняющие пассажирские перевозки: метеорологический радиолокатор	17
6.12. Все самолеты, выполняющие полеты на высотах более 15 000 м (49 000 фут): указатель уровня радиации.....	17
6.13. Все самолеты, соответствующие содержащимся в ПКМ 354 требованиям сертификации по шуму.....	17
6.14. Указатель числа Маха	17
6.15. Самолеты, подлежащие оснащению системами предупреждения о близости земли (GPWS).....	17
6.16. Места членов кабинного экипажа на самолетах, перевозящих пассажиров.	18
6.17. Аварийный приводной передатчик (ELT)	19
6.18. Определение местоположения самолета, терпящего бедствие	19
6.19. Самолеты, которые должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II).....	20
6.20. Требования, касающиеся приемоответчиков, передающих данные о барометрической высоте.....	20
6.21. Микрофоны.....	21

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.:	0/3

6.22.	Турбореактивные самолеты. Система заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.....	21
6.23.	Все самолеты, эксплуатируемые одним пилотом по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью	21
6.24.	Самолеты, оборудованные системами автоматической посадки, коллиматорным индикатором (HUD) или эквивалентными индикаторами, системами технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS), системами синтезированной визуализации (SVS) и/или комбинированными системами визуализации (CVS)	21
6.25.	Электронные полетные планшеты (EFB).....	22
6.26.	Система информирования и оповещения о выкатывании за пределы впп (goaas) для самолетов с газотурбинными двигателями	23
7.	ГЛАВА - БОРТОВОЕ СВЯЗНОЕ И НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.....	1
7.1.	Связное оборудование	1
7.2.	Навигационное оборудование.....	2
7.3.	Оборудование наблюдения	5
7.4.	Установка оборудования.....	5
7.5.	Управление электронными навигационными данными.....	5
8.	ГЛАВА - ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ САМОЛЕТОВ	1
8.1.	Обязанности эксплуатанта, связанные с техническим обслуживанием	1
8.2.	Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания .	1
8.3.	Программа технического обслуживания.....	2
8.4.	Регистрируемые данные о техническом обслуживании	2
8.5.	Информация о сохранении летной годности	3
8.6.	Модификации и ремонт	3
8.7.	Утвержденная организация по техническому обслуживанию.....	3
8.8.	Свидетельство о техническом обслуживании.....	3
9.	ГЛАВА - ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ САМОЛЕТА	1
9.1.	Состав летного экипажа.....	1
9.2.	Обязанности членов летного экипажа в аварийной обстановке	1
9.3.	Программа подготовки членов летного экипажа.....	1
9.4.	Квалификация	3
9.5.	Снаряжение летного экипажа	6
10.	ГЛАВА - СОТРУДНИК ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ПОЛЕТНЫЙ ДИСПЕТЧЕР	1

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.:	0/4


11. ГЛАВА - РУКОВОДСТВА, БОРТОВЫЕ ЖУРНАЛЫ И УЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ	1
11.1. Летное руководство	1
11.2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания .	1
11.3. Программа технического обслуживания.....	2
11.4. Бортовой журнал	2
11.5. Учет бортового аварийно спасательного оборудования.....	3
11.6. Записи бортовых самописцев.....	3
12. ГЛАВА - ЧЛЕНЫ КАБИННОГО ЭКИПАЖА	1
12.1. Распределение обязанностей в аварийной обстановке.	1
12.2. Места членов кабинного экипажа при аварийной эвакуации.....	1
12.3. Безопасность членов кабинного экипажа во время полета	1
12.4. Подготовка	1
13. ГЛАВА - БЕЗОПАСНОСТЬ*	1
13.1. Внутренние коммерческие полеты.	1
13.2. Безопасность кабины летного экипажа	1
13.3. Контрольный перечень правил обыска самолета	2
13.4. Программы подготовки	2
13.5. Донесение об актах незаконного вмешательства	3
13.6. Прочие положения.....	3
14. ГЛАВА - ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ	1
14.1. Ответственность государств	1
14.2. Эксплуатанты не имеющие утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза.....	1
14.3. Эксплуатанты, имеющие специальное утверждение на перевозку опасных грузов в качестве груза	1
14.4. Предоставление информации	2
14.5. Внутренние коммерческие авиатранспортные перевозки.....	2
15. БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗОВОГО ОТСЕКА	1
15.1. Перевозка изделий в грузовом отсеке	1
15.2. Противопожарная защита.....	1
Добавление - 1. БОРТОВЫЕ ОГНИ САМОЛЕТОВ	1
Добавление - 2. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ	1

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/5
Администрирование и Контроль Документа			

Добавление - 3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ УТВЕРЖДЕННЫХ ПОЛЕТОВ НОЧЬЮ И/ИЛИ В ПРИБОРНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ПМУ) НА САМОЛЕТАХ С ОДНИМ ГАЗОТУРБИНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ	1
Добавление - 4. ТРЕБОВАНИЯ К ХАРАКТЕРИСТИКАМ СИСТЕМЫ ИЗМЕРЕНИЯ ВЫСОТЫ ДЛЯ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ RVSM.....	1
Добавление - 5. КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ЭКСПЛУАТАНТАМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	1
Добавление - 6. СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА (СЭ).....	1
Добавление - 7. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С УТОМЛЯЕМОСТЬЮ.....	1
Добавление - 8. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ	1
Добавление - 9. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ САМОЛЕТА, ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ.....	1
Добавление - 10. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis	1
ДОПОЛНЕНИЕ – А: ЗАПАСЫ МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ	1
ДОПОЛНЕНИЕ – В: СЕРТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА.....	1
ДОПОЛНЕНИЕ – С: МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ (MEL)	1
ДОПОЛНЕНИЕ – D: СИСТЕМА ДОКУМЕНТАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.....	1
ДОПОЛНЕНИЕ – Е: ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ, КАСАЮЩИЙСЯ УТВЕРЖДЕННЫХ ПОЛЕТОВ НОЧЬЮ И/ИЛИ В ПРИБОРНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ПМУ) НА САМОЛЕТАХ С ОДНИМ ГАЗОТУРБИНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ	1
ДОПОЛНЕНИЕ – F: УРОВНИ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО И ПРОТИВОПОЖАРНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (RFFS).....	1
ДОПОЛНЕНИЕ – G: ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ	1
ДОПОЛНЕНИЕ – Н: ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ САМОЛЕТА, ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ.....	1
ДОПОЛНЕНИЕ – I: СПРАВОЧНИК ПО ДЕЙСТВУЮЩИМ ПОЛОЖЕНИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ	1

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.:	0/6

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/7
	Администрирование и Контроль Документа		

0.1. Список Действительных Страниц

Глава 0		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
7	19.АВГ.2024	00
8	19.АВГ.2024	00
9	19.АВГ.2024	00
10	19.АВГ.2024	00
11	19.АВГ.2024	00
12	19.АВГ.2024	00
13	19.АВГ.2024	00
14	19.АВГ.2024	00
15	19.АВГ.2024	00
16	19.АВГ.2024	00
17	19.АВГ.2024	00
18	19.АВГ.2024	00
19	19.АВГ.2024	00
20	19.АВГ.2024	02
21	19.АВГ.2024	02
22	19.АВГ.2024	00
23	19.АВГ.2024	00
24	19.АВГ.2024	02
25	19.АВГ.2024	02
26	19.АВГ.2024	00
27	19.АВГ.2024	00
28	19.АВГ.2024	00
29	19.АВГ.2024	00
30	19.АВГ.2024	00
Глава 1		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Глава 2		

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Глава 3		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	02
4	19.АВГ.2024	01
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
Глава 4		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	01
5	19.АВГ.2024	01
6	19.АВГ.2024	00
7	19.АВГ.2024	01
8	19.АВГ.2024	00
9	19.АВГ.2024	00
10	19.АВГ.2024	02
11	19.АВГ.2024	02
12	19.АВГ.2024	00
13	19.АВГ.2024	00
14	19.АВГ.2024	00
15	19.АВГ.2024	01
16	19.АВГ.2024	00
17	19.АВГ.2024	01
18	19.АВГ.2024	00
19	19.АВГ.2024	02
20	19.АВГ.2024	02
21	19.АВГ.2024	00
22	19.АВГ.2024	02



**Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты**

Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

0/8

Администрирование и Контроль Документа

23	19.АВГ.2024	00
24	19.АВГ.2024	00
25	19.АВГ.2024	01
26	19.АВГ.2024	00
27	19.АВГ.2024	01
28	19.АВГ.2024	00
Глава 5		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	01
2	19.АВГ.2024	00
Глава 6		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	01
3	19.АВГ.2024	01
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	01
7	19.АВГ.2024	01
8	19.АВГ.2024	01
9	19.АВГ.2024	01
10	19.АВГ.2024	01
11	19.АВГ.2024	01
12	19.АВГ.2024	01
13	19.АВГ.2024	00
14	19.АВГ.2024	00
15	19.АВГ.2024	01
16	19.АВГ.2024	00
17	19.АВГ.2024	01
18	19.АВГ.2024	01
19	19.АВГ.2024	01
20	19.АВГ.2024	01
21	19.АВГ.2024	01
22	19.АВГ.2024	00
23	19.АВГ.2024	00
24	19.АВГ.2024	00
Глава 7		

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
Глава 8		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
Глава 9		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
Глава 10		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	01
Глава 11		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	01
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00



**Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты**

Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

0/9

Администрирование и Контроль Документа

Глава 12		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Глава 13		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	01
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	01
4	19.АВГ.2024	00
Глава 14		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	01
Глава 15		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Добавление -1		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
Добавление -2		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00

2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
Добавление -3		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Добавление -4		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Добавление -5		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Добавление -6		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	01
2	19.АВГ.2024	00
Добавление -7		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
Добавление -8		



**Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты**

Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

0/10

Администрирование и Контроль Документа

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
7	19.АВГ.2024	00
8	19.АВГ.2024	00
9	19.АВГ.2024	00
10	19.АВГ.2024	00
11	19.АВГ.2024	00
12	19.АВГ.2024	00
13	19.АВГ.2024	00
14	19.АВГ.2024	00
15	19.АВГ.2024	00
16	19.АВГ.2024	00
17	19.АВГ.2024	00
18	19.АВГ.2024	00
19	19.АВГ.2024	00
20	19.АВГ.2024	00
21	19.АВГ.2024	00
22	19.АВГ.2024	00
Добавление -9		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Добавление -10		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	01
2	19.АВГ.2024	00
ДОПОЛНЕНИЕ-А		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00

2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
ДОПОЛНЕНИЕ-В		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
7	19.АВГ.2024	00
8	19.АВГ.2024	00
9	19.АВГ.2024	00
10	19.АВГ.2024	00
ДОПОЛНЕНИЕ-С		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
ДОПОЛНЕНИЕ-Д		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
ДОПОЛНЕНИЕ-Е		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
ДОПОЛНЕНИЕ-Ф		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Администрирование и Контроль Документа	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	0/11

2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
ДОПОЛНЕНИЕ-Г		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
ДОПОЛНЕНИЕ-Н		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
ДОПОЛНЕНИЕ-І		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	01
6	19.АВГ.2024	00

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Администрирование и Контроль Документа	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	0/12

0.2. Список Рассылки

Копия №	Тип Копии	Отдел	Месторасположение
Оригинал	(S)	Контроль качества	Trello
1	(S)		

(S) SoftCopy - (Электронная версия)

(H) HardCopy – (Печатная версия)

Примечание: Электронные и печатные копии считаются «неконтролируемыми», если они напечатаны или не включены в этот список рассылки.

0.3. Запись Поправок и Изменений

Издание/ Ревизия №:	Дата Издания/Ревизии:	Введено в силу:	Причина:
Издание №01	24.АПР.2023	24.АПР.2023	
Издание №02	26.МАЯ.2023	26.МАЯ.2023	
Издание №02 Ревизия №01	07.ИЮН.2024	07.ИЮН.2024	Адаптация правил к внутренним государственным требованиям
Издание №03 Ревизия №00	19.АВГ.2024	19.АВГ.2024	Поправка №49 к Приложению 6 Часть I.

Издание: - Публикация документа, объединяющая все поправки, предшествующие текущей версии. Новая редакция документа не отображает текст поправок синим цветом. Текущая версия документа отображается на каждой странице в нижнем колонтитуле.

Ревизия: - Изменение, внесенное в часть документа, где оно отображается синим текстом или сопровождается вертикальной линией на правой стороне документа. Основная информация об изменениях (номер и дата) приведена в Перечне страниц

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Администрирование и Контроль Документа	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	0/13

Руководства с актуальной информацией и указана в заголовке соответствующей страницы и в самом контексте.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/14
	Администрирование и Контроль Документа		

0.4. Термины и определения

Абсолютная высота принятия решения (DA) или **относительная высота принятия решения (DH)**. Установленная абсолютная или относительная высота при трехмерном (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.

Примечание 1. Абсолютная высота принятия решения (DA) отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота принятия решения (DH) – от превышения порога ВПП.

Примечание 2. "Необходимый визуальный контакт с ориентирами" означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. При полетах по категории III с использованием относительной высоты принятия решения необходимый визуальный контакт с ориентирами заключается в выполнении процедур, указанных для конкретных правил и условий полета.

Примечание 3. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "абсолютная/относительная высота принятия решения" и сокращение "DA/H".

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

Примечание 1. Абсолютная высота пролета препятствий отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота пролета препятствий – от превышения порога ВПП или, в случае применения схем неточного захода на посадку, от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м (7 футов) меньше превышения аэродрома. Относительная высота пролета препятствий для схемы захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения аэродрома.


Примечание 2. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "абсолютная/относительная высота пролета препятствий" и сокращение "OCA/H".

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

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

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

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

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/15
	Администрирование и Контроль Документа		

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

Авиационные спецработы. Полет воздушного судна, в ходе которого воздушное судно используется для обеспечения специализированных видов обслуживания в таких областях, как сельское хозяйство, строительство, фотографирование, топографическая съемка, наблюдение и патрулирование, поиск и спасание, воздушная реклама и т. д.

Агентство «Узавиация». Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта Республики Узбекистан. Агентство «Узавиация» является авиационной администрацией Республики Узбекистан.

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

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

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

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

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

Большой самолет. Самолет, у которого максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг. Бортовой самописец. Любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия/инцидента.

Визуальные метеорологические условия (ВМУ). Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их.

Примечание. Указанные минимумы содержатся в таблице 3.1 главы 3 AR-GEN-001.

Воздушное судно. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

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

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/16
	Администрирование и Контроль Документа		

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

Время полета. См. полетное время.

Государство аэродрома. Государство, на территории которого расположен аэродром.

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

Примечание. 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. См. в связи с этим резолюцию Совета от 14 декабря 1967 года о национальной принадлежности и регистрации воздушных судов, эксплуатируемых международными эксплуатационными агентствами, которая приводится в документе "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта" (Дос 9587).

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

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


Двигатель. Устройство, используемое или предназначенное для использования с целью приведения в движение воздушного судна. Оно включает по крайней мере те компоненты и оборудование, которые необходимы для функционирования и контроля, но не включает воздушный винт/несущие винты (если они применяются).

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

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

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

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

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/17
	Администрирование и Контроль Документа		

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

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

- а) двухмерный (2D) заход на посадку по приборам с использованием только бокового навигационного наведения;
- б) трехмерный (3D) заход на посадку по приборам с использованием как бокового, так и вертикального навигационного наведения.

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

- а) наземного радионавигационного средства, либо
- б) выдаваемых компьютером навигационных данных наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса этих средств.

Заход на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA).

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


Зональная навигация (RNAV). Метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия наземных или спутниковых навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации.

Примечание. Зональная навигация включает в себя навигацию, основанную на характеристиках, а также другие виды операций, которые не подпадают под определение навигации, основанной на характеристиках.

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

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

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

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/18
	Администрирование и Контроль Документа		

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

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

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

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

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

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

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

Критический запас топлива при полетах EDTO. Количество топлива, необходимое для полета до запасного аэродрома на маршруте с учетом отказа наиболее ограниченной по времени работы системы в наиболее критической точке на маршруте.


Примечание. Инструктивный материал по сценариям, связанным с критическим запасом топлива при полетах с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO), содержится в Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (GM-GEN-060).

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

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

Максимальная масса. Максимальная сертифицированная взлетная масса.

Минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH). Указанная в схеме двухмерного (2D) захода на посадку по приборам или схеме захода на посадку по кругу абсолютная или

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/19
	Администрирование и Контроль Документа		

относительная высота, ниже которой снижение не должно производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами.

Примечание 1. 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.

Примечание 2. "Необходимый визуальный контакт с ориентирами" означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. В случае захода на посадку по кругу необходим визуальный контакт с ориентирами в районе ВПП.

Примечание 3. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "минимальная абсолютная/относительная высота снижения" и сокращение "MDA/H".

Навигация, основанная на характеристиках (PBN). Зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, по схеме захода на посадку по приборам или в установленном воздушном пространстве.

Примечание. Требования к характеристикам определяются в навигационных спецификациях (спецификация RNAV, спецификация RNP) в виде точности, целостности, непрерывности, готовности и функциональных возможностей, необходимых для выполнения планируемого полета в контексте концепции конкретного воздушного пространства.

Навигационная спецификация. Совокупность требований к воздушному судну и летному экипажу, необходимых для обеспечения полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках, в пределах установленного воздушного пространства. Имеются два вида навигационных спецификаций:


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

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

Примечание 1. Подробный инструктивный материал по навигационным спецификациям содержится в томе II Руководства по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (GM-GEN-053)

Примечание 2. В данных правилах термин RNP в настоящее время используется исключительно в контексте навигационных спецификаций, которые включают требование о контроле за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, например RNP4 относится к воздушному судну и предъявляемым эксплуатационным требованиям, включая требование в отношении характеристики выдерживания заданной траектории в боковой плоскости с точностью 4 м. мили при обеспечении на борту воздушного судна контроля за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, что подробно изложено в GM-GEN-053.

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

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/20
	Администрирование и Контроль Документа		

Небольшой самолет. Самолет, у которого максимальная сертифицированная взлетная масса 5700 кг или меньше.

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

Примечание. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 60 ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 60 ниже горизонта.

Опасные грузы. Изделия или вещества, которые способны создавать угрозу здоровью, безопасности, имуществу или окружающей среде и которые указаны в Перечне опасных грузов, приведенном в Технических инструкциях, или которые классифицируются в соответствии с этими Инструкциями.

Примечание. Опасные грузы классифицируются в главе 3 AR-GEN-002.

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 препятствует началу полета. В MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила.

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


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

План полета. Определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна.

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

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

Примечание. FPL означает представленный план полета, обмен которым осуществляется с использованием авиационной фиксированной службы, в то время как eFPL означает представленный план полета, обмен которым осуществляется с

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/21
	Администрирование и Контроль Документа		

использованием служб FF-ICE. eFPL позволяет осуществлять обмен дополнительной информацией, которая не содержится в FPL.

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

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

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

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

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

Пороговое время. Установленное государством эксплуатанта расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует специального утверждения полета EDTO государством эксплуатанта.

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

Примечание. Установленные минимумы для визуальных метеорологических условий содержатся в главе 4 AR-GEN-001.

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

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

Производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO). Любые полеты самолета с двумя или более газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное государством эксплуатанта.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/22
	Администрирование и Контроль Документа		

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

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

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

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

Ремонт. Восстановление летной годности авиационного изделия после его повреждения или износа для обеспечения дальнейшего соответствия воздушного судна требованиям к конструированию, предусмотренным соответствующими нормами летной годности, которые использовались для выдачи сертификата типа соответствующему типу воздушного судна.

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


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

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

Руководство по производству полетов. 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 ее руководства, сфере выполняемых работ, производственной базе, процедурах технического обслуживания и системах обеспечения качества или инспекционных проверок.

Руководство по летной эксплуатации (воздушного судна). Руководство, приемлемое для государства эксплуатанта и включающее порядок действий в обычной, особой и аварийной ситуациях, контрольные карты, ограничения, информацию о летно-

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/23
	Администрирование и Контроль Документа		

технических характеристиках и сведения о системах воздушного судна, а также другие материалы, связанные с эксплуатацией воздушного судна.

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

Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания. Документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию воздушных судов данного эксплуатанта.

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

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

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

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

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

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

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

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

Система управления рисками, связанными с утомляемостью (FRMS). Опирающаяся на данные система непрерывного мониторинга связанных с утомляемостью 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.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/24
	Администрирование и Контроль Документа		

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.

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

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

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

Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер. Лицо, назначенное эксплуатантом для осуществления контроля и наблюдения за производством полетов, независимо от наличия у него свидетельства, которое имеет квалификацию, соответствующую требованиям AR-PEL-001, и оказывает поддержку, проводит инструктаж и/или помогает командиру воздушного судна в обеспечении безопасного выполнения полета.


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

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

Примечание. Более подробное описание терминов "разрешение", "специальное утверждение", "утверждение" и "принятие" приводится в Дополнении В.

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

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

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/25
	Администрирование и Контроль Документа		

препятствий в зоне ожидания или на маршруте. Схемы захода на посадку по приборам классифицируются следующим образом:

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

Примечание. Полеты по схемам неточного захода на посадку могут выполняться с использованием метода захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA). CDFA с консультативным наведением VNAV, рассчитываемым бортовым оборудованием (см. п. 1.8.1 главы 1 раздела 4 GM-AGA-025), считается трехмерным (3D) заходом на посадку по приборам. CDFA с расчетом требуемой вертикальной скорости снижения вручную считается двухмерным (2D) заходом на посадку по приборам. Дополнительная информация, касающаяся CDFA, содержится в пп. 1.7 и 1.8 главы 1 раздела 4 GM-AGA-025.

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

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

Примечание. Типы заходов на посадку по приборам указаны в п. 4.2.8.3.

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

Техническое обслуживание. Проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной 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.


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

Требуемые характеристики связи (RCP). Перечень требований к эксплуатационным характеристикам связи для обеспечения конкретных функций ОрВД.

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

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

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

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	0/26
	Администрирование и Контроль Документа		

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

ОРАПИ. Отдел по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Министерства Транспорта Республики Узбекистан

Утомление. Физиологическое состояние пониженной умственной или физической работоспособности в результате бессонницы или длительного бодрствования, фазы суточного ритма или рабочей нагрузки (умственной и/или физической деятельности), которое может ухудшить активность и способность члена экипажа безопасно управлять воздушным судном или исполнять служебные обязанности.

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

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

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

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


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

Эксплуатационные минимумы аэродрома. Ограничения использования аэродрома для:

- а) взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на ВПП и/или видимости и, при необходимости, параметрами облачности;
- б) посадки при выполнении двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной/относительной высоты снижения (MDA/H) и, при необходимости, параметрами облачности;
- в) посадки при выполнении трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и абсолютной/относительной высоты принятия решения (DA/H), соответствующих типу и/или категории полета.

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

Электронный полетный планшет (EFB). Электронная информационная система для летного экипажа, состоящая из оборудования и прикладных программ и позволяющая ему использовать функции EFB по хранению, обновлению, отображению и обработке данных, применяемых при выполнении полета или обязанностей, связанных с полетом.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.:	0/27

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

0.5. Аббревиатура и сокращения

Зарезервированно

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.:	0/28

0.6. Термины «должен», «следует», «может»

Следующие термины имеют смысл, изложенный ниже:

“Должен” - Глагол действия в императивном смысле означает, что применение правила или процедуры или положения является обязательным.

“Следует” - Означает, что рекомендуется применение процедуры или положения.


“Может” - Означает, что применение процедуры или положения является необязательным.

0.7. Администрирование и Контроль


Данный документ опубликован как книга на листах формата А4. Файлы PDF будут заблокированы и подписаны, чтобы предотвратить изменения.

Данный документ регулярно пересматривается и изменяется. Весь соответствующий персонал должен быть ознакомлен со всеми сделанными ревизиями.


Данный документ будет изменен и пересмотрен в соответствии с требованиями процедуры Агентства «Узавиация» «Документация и Контроль».

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.:	1/1

1. Зарезервировано

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.:	1/2


НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.:	2/1

2. Зарезервировано

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.:	2/2

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Общие Положения	Глава/Стр.:	3/1

3. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Данные правила основаны на Стандартах и Рекомендуемой практики Приложения 6 Часть 1. Требования, содержащиеся в настоящих правилах, применимы к эксплуатации самолетов эксплуатантами, имеющими право выполнять международные коммерческие воздушные перевозки, предусмотренные в Республике Узбекистан.

Примечание 1. Конвенция о международной гражданской авиации закрепляет за государством регистрации определенные функции, которые это государство имеет право или обязано – в зависимости от обстоятельств – выполнять, однако Ассамблея признала в резолюции А23-13, что государство регистрации 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. В связи с этим Совет настоятельно рекомендовал, чтобы государство регистрации, если оно при вышеупомянутых обстоятельствах окажется не в состоянии выполнять должным образом функции, закрепленные за ним Конвенцией, передавало государству эксплуатанта, с согласия последнего, те функции государства регистрации, которые могут выполняться более компетентно государством эксплуатанта. При этом имеется в виду, что до вступления в силу статьи 83 bis Конвенции такое действие будет предприниматься только в случае практической целесообразности и оно не отразится ни на положениях Чикагской конвенции, определяющих обязанности государства регистрации, ни на каком-либо третьем государстве. Тем не менее, поскольку статья 83 bis Конвенции вступила в силу 20 июня 1997 года, такие соглашения о передаче функций будут действовать в отношении Договаривающихся государств, которые ратифицировали соответствующий Протокол (Doc 9318) - GM-GEN-064], после выполнения условий, установленных в статье 83 bis.

Примечание 2. В случае, если международные перевозки выполняются совместно самолетами, не все из которых зарегистрированы в одном и том же Договаривающемся государстве, ничто в настоящей части не препятствует заинтересованным государствам заключать соглашения о совместном выполнении функций, возлагаемых на государство регистрации положениями соответствующих правил.


3.1. Соблюдение законов, правил и процедур

3.1.1. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы все служащие, будучи за границей, знали, что они должны соблюдать законы, правила и процедуры государств, в пределах которых выполняются полеты.

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

Примечание. Информация для пилотов и персонала по производству полетов, касающаяся параметров схем полетов и эксплуатационных процедур, приведена в GM-AGA-025 Критерии построения схем визуальных полетов и полетов по приборам приведены в GM-ANS-029. Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в PANS-OPS, и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов.

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

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Общие Положения	Глава/Стр.:	3/2

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

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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся организации по эксплуатационному контролю и роли сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчера, содержится в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (GM-GEN-038). Подробный инструктивный материал по полномочиям, обязанностям и ответственности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера содержится в документе "Подготовка руководства по производству полетов" (GM-GEN-072). Требования в отношении возраста, умения, знаний и опыта аттестованных сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров, имеющих свидетельства, содержатся в AR-PEL-001.

3.1.5. Если сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер первым узнает об аварийной ситуации, в результате которой возникает угроза для безопасности самолета или людей, то действия этого лица в соответствии с п. 4.6.2 предусматривают, когда это необходимо, незамедлительное уведомление соответствующих полномочных органов о характере ситуации и передачу запроса на оказание помощи, если она требуется

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


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

Примечание. Эта информация может быть предоставлена пилоту в руководстве по производству полетов или в такой другой форме, которая будет сочтена целесообразной.

3.1.8. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы члены летного экипажа демонстрировали способность говорить на языке, используемом при ведении радиотелефонной связи, и понимать его, как указано в AR-PEL-001.

3.2. Соблюдение иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур Республики Узбекистан.

3.2.1. В том случае, когда Агентство «Узавиация» выявляет случай несоблюдения или предполагаемого несоблюдения иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур, применяемых на территории Республики Узбекистан, или аналогичную серьезную проблему с обеспечением безопасности полетов этим эксплуатантом, Агентство «Узавиация» немедленно уведомляет об этом эксплуатанта и, если

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Общие Положения	Глава/Стр.:	3/3

вопрос того заслуживает, Агентство «Узавиация». Если Агентство «Узавиация» в лице государства эксплуатанта и государство регистрации являются разными государствами, такое уведомление также направляется государству регистрации, если вопрос входит в сферу обязанностей этого государства и заслуживает уведомления.

- 3.2.2. В случае уведомления государств, как это предусмотрено в п. 3.2.1, если вопрос и его решение заслуживают этого, Агентство «Узавиация», приступает к консультациям с государством эксплуатанта и государством регистрации, в зависимости от обстоятельств, в отношении требований безопасности полетов, соблюдаемых эксплуатантом.

3.3. Управление безопасностью полетов

Примечание. AR-SMS-001 содержит положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов. Дополнительный инструктивный материал приведен в Руководстве по управлению безопасностью полётов (GM-GEN-010).

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

- 3.3.2. Все самолеты с сертифицированной взлетной массой более:

а) 27 000 кг; или

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

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

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


Примечание. Инструктивный материал по разработке программ анализа полетных данных включен в Руководство по программам анализа полетных данных (ПАПД) (GM-GEN-030).

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

- 3.3.5. ОРАПИ, а также Агентство «Узавиация» 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 Правил расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан (далее-ПРАС), за исключением случаев, когда записи или расшифровки:

а) относятся к событию, касающемуся безопасности полетов и идентифицированному в контексте системы управления безопасностью полетов; ограничиваются соответствующими частями обезличенной расшифровки записей; и подлежат защите, предусматриваемой AR-SMS-001.

б) запрашиваются для использования в уголовном разбирательстве, не относящемся к событию, связанному с расследованием авиационного

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	3/4
Общие Положения			

происшествия или инцидента, и подлежат защите, предусматриваемой AR-SMS-001; или

с) используются для проверок бортовых систем регистрации полетных данных, предусмотренных в разделе 7 добавления 8.

Примечание. Положения, касающиеся защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, содержатся в добавлении 3 к AR-SMS-001. При проведении расследования согласно ПРАС записи расследования подлежат защите, предусматриваемой ПРАС

3.3.6. ОРАПИ, а также Агентство «Узавиация» не разрешают использовать записи или расшифровки самописцев FDR, ADRS, также как AIR класса В и класса С и AIRS в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента согласно ПРАС, за исключением случаев, когда записи или расшифровки подлежат защите, предусматриваемой AR-SMS-001 и:

- a) используются эксплуатантом в целях летной годности или технического обслуживания;
- b) используются эксплуатантом при выполнении программы анализа полетных данных, требуемой согласно настоящим правилам;
- c) запрашиваются для использования в разбирательствах, не относящихся к событию, связанному с расследованием авиационного происшествия или инцидента;
- d) обезличены; или
- e) предоставляются с соблюдением правил защиты доступа к ним.

Примечание. Положения, касающиеся защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, содержатся в добавлении 3 к AR-SMS-001.

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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся разработки и структуры системы документации по безопасности полетов, приведен в дополнении D.

3.4. Употребление психоактивных веществ

Примечание. Положения, касающиеся употребления психоактивных веществ, содержатся в п. 1.2.7 AR-PEL-001 и в п. 2.5 AR-GEN-001.


3.5. Слежение за воздушными судами

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

Примечание. Инструктивный материал о средствах слежения за воздушными судами содержится в документе "Принципы внедрения слежения за воздушными судами" (Cir 347) (Разработать местный инструктивный материал и предоставить ссылку).

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

- a) самолет имеет максимальную сертифицированную взлетную массу более 27000кг и пассажироместимость свыше 19 человек;

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Общие Положения	Глава/Стр.:	3/5

- б) когда орган ОВД получает информацию о местоположении самолета с интервалом, превышающим 15 мин.

Примечание. Положения, касающиеся координации действий между эксплуатантом и поставщиками обслуживания воздушного движения при передаче сообщений о местоположении, содержатся в главе 2 AR-PEL-0011.

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

- а) самолет имеет максимальную сертифицированную взлетную массу более 45 500 кг и пассажироместимость свыше 19 человек;
- б) когда орган ОВД получает информацию о местоположении самолета с интервалом, превышающим 15 мин.

Примечание 1. Для цели слежения за воздушными судами под "океаническим районом" понимается воздушное пространство над водной поверхностью за пределами территории какого-либо государства.

Примечание 2. Положения, касающиеся координации действий между эксплуатантом и поставщиками обслуживания воздушного движения при передаче сообщений о местоположении, содержатся в главе 2 AR-PEL-0011.


Примечание 3. Эксплуатационные процедуры для мониторинга информации, относящейся к слежению за воздушным судном, содержатся в разделе 10 тома III PANS-OPS (Предоставить ссылку на местные правила, если их нет, то разработать или удалить).

3.5.4. Несмотря на положения пп. 3.5.2 и 3.5.3, Агентство «Узавиация» может, исходя из результатов реализуемого эксплуатантом утвержденного процесса оценки рисков, разрешить изменение интервалов автоматической передачи сообщений. Данный процесс демонстрирует, каким образом можно управлять эксплуатационными рисками, обусловленными такими изменениями, и включает по меньшей мере следующее:

- а) возможности систем руководства полетами и процессов эксплуатанта, включая системы и процессы установления связи с органами ОВД;
- б) возможности самолета и его систем в целом;
- в) располагаемые средства для определения местоположения самолета и поддержания связи с ним;
- г) частоту и длительность интервалов в автоматической передаче сообщений;
- д) последствия человеческих факторов, вызванные изменениями в порядке действий летного экипажа;
- е) конкретные меры по снижению риска и порядок действий в аварийной ситуации.


Примечание. Рекомендации по разработке, реализации и утверждению процесса оценки риска, который позволяет изменять необходимый порядок автоматической передачи сообщений и требуемые интервалы, включая примеры изменения интервалов, содержатся в Инструктивном материале по осуществлению слежения за воздушными судами (Cir 347)

3.5.5 Эксплуатант устанавливает утверждаемые Агентством «Узавиация» правила сохранения данных слежения за воздушными судами для оказания содействия службам поиска и спасания в определении последнего известного местоположения воздушного судна.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	3/6
Общие Положения			

Примечание. См. п. 4.2.1.3.1 относительно обязанностей эксплуатанта при использовании третьих сторон для осуществления слежения за воздушными судами согласно п. 3.5.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Производство Полетов	Глава/Стр.:	4/1

4. ГЛАВА- ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ

4.1. Эксплуатационные средства

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

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

4.1.2. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы запланированный полет не начинался или не продолжался, пока он на основании обоснованных данных не удостоверится в том, что воздушное пространство, в пределах которого проходит предполагаемый маршрут от аэродрома вылета до аэродрома прибытия, включая предполагаемые аэродромы взлета, назначения и запасные аэродромы на маршруте, может безопасно использоваться для производства запланированных полетов. В тех случаях, когда полет предполагается выполнять над зонами конфликтов или в непосредственной близости от них, проводится оценка риска и принимаются соответствующие меры по снижению риска для обеспечения безопасности полетов.

Примечание 1. Используемое в настоящем требовании выражение "обоснованные данные" означает использование эксплуатантом сведений, либо предоставляемых в пункте вылета в виде официальной информации, публикуемой службами аэронавигационной информации, либо получаемой из других легко доступных источников.

Примечание 2. Инструктивный материал по проведению оценок риска для безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (GM-GEN-010). (Разработать местный инструктивный материал и предоставить ссылку)

Примечание 3. Дополнительный инструктивный материал по оценке риска для эксплуатантов, выполняющих полеты над зонами конфликтов или в непосредственной близости от них, содержится в Руководстве по оценке риска при выполнении полетов гражданскими воздушными судами над зонами конфликтов (GM-GEN-071).

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

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

Примечание. AR-SMS-001 содержат положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов. Дополнительный инструктивный материал приведен в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП)(GM-GEN-010).

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

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Производство Полетов	Глава/Стр.:	4/2

Примечание. AR-SMS-001 содержат положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов. Дополнительный инструктивный материал приведен в Руководстве по управлению безопасностью полетов (GM-GEN-010).

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

Примечание 1. Инструктивный материал по оценке приемлемого уровня обеспечиваемой RFFS защиты на аэродромах приводится в дополнении F.

Примечание 2. Данный инструктивный материал не предназначен для того, чтобы ограничивать или регламентировать эксплуатацию аэродрома. Проводимая эксплуатантом оценка никоим образом не затрагивает требований к RFFS для аэродромов в AR-AGA-001.

4.2. Сертификация на право производства полетов и контроль

4.2.1. Сертификат эксплуатанта

4.2.1.1. Эксплуатант не занимается выполнением коммерческих воздушных перевозок, если не имеет действительного сертификата эксплуатанта, выданного Агентством «Узавиация».

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

Примечание. Положения, касающиеся содержания сертификата эксплуатанта и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, содержатся в пп. 4.2.1.5 и 4.2.1.6.

4.2.1.3. Выдача сертификата эксплуатанта Агентством «Узавиация» зависит от того, обеспечил ли эксплуатант отвечающие требованиям организационную структуру, методику управления и контроля за производством полетов, программу подготовки, а также систему наземного и технического обслуживания, которые соответствуют установленному характеру и объему полетов.

Примечание. В дополнении В содержится инструктивный материал по вопросам выдачи сертификата эксплуатанта.

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

4.2.1.4. Продление срока действия сертификата эксплуатанта зависит от соблюдения эксплуатантом требований п. 4.2.1.3 под контролем Агентства «Узавиация».

4.2.1.5. Сертификат эксплуатанта содержит по крайней мере следующие сведения и соответствует формату, приведенному в п. 2 добавления 6:

- a) Агентство «Узавиация» и выдающий полномочный орган;
- b) номер сертификата эксплуатанта и дату истечения его срока действия;
- c) название эксплуатанта, коммерческое название (если оно другое) и адрес основного места деятельности;
- d) дату выдачи и фамилию, подпись и должность представителя полномочного органа;
- e) местонахождение в находящемся на борту контролируемом документе контактной информации, касающейся оперативного руководства.

4.2.1.6. Эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта, содержат по крайней мере информацию, указанную в п. 3 добавления 6, и соответствуют формату, приведенному в п. 3.2 добавления 6.

Примечание. Пункт 3.2.2 дополнения В содержит дополнительную информацию, которая может включаться в эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/3
	Производство Полетов		

эксплуатанта.

4.2.1.7. Сертификаты эксплуатанта и связанные с ними эксплуатационные спецификации, впервые выдаваемые с 20 ноября 2008 года, соответствуют форматам, приведенным в пп. 2 и 3 добавления 6.

4.2.1.8. Агентство «Узавиация» в соответствии с добавлением 5 к настоящим Правилам и добавлением 1 к AR-SMS-001 организуют систему как для проведения сертификации эксплуатанта, так и в целях осуществления постоянного надзора за его деятельностью, чтобы гарантировать выполнение предусмотренных в п. 4.2 обязательных требований производства полета.

4.2.2. Надзор за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом

4.2.2.1. Агентство «Узавиация» признаёт 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 AR-SMS-001.

4.2.2.2. Агентство «Узбекистан» учреждает программу, определяющую процедуры осуществления надзора за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом на их территории, и предприятия соответствующих действий, когда это необходимо для поддержания безопасности полетов.

4.2.2.3. Эксплуатант выполняет и соблюдает требования, установленные государствами, в которых осуществляется производство полетов.

Примечание. Инструктивный материал по надзору за производством полетов, выполняемых иностранными эксплуатантами, содержится в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (GM-GEN-038)

4.2.3. Руководство по производству полетов

4.2.3.1. В соответствии с добавлением 2 эксплуатант обеспечивает наличие руководства по производству полетов для использования соответствующим персоналом, занимающимся вопросами производства полетов, и для ориентирования его в этих вопросах. Руководство по производству полетов по мере необходимости изменяется или пересматривается с целью обновления содержащейся в нем информации. В каждом случае, когда вносятся изменения или производится пересмотр, об этом сообщается всему персоналу, которому надлежит пользоваться этим руководством.


4.2.3.2. Эксплуатант обязан предоставлять экземпляр руководства по производству полетов со всеми изменениями и/или пересмотренными положениями на рассмотрение и одобрение и, там где, необходимо, на утверждение. Эксплуатант включает в руководство по производству полетов такой обязательный материал, какой может потребоваться Агентству «Узавиация».

Примечание 1. Требования к структуре и содержанию руководства по производству полетов содержатся в добавлении 2.

Примечание 2. Агентство «Узавиация» утверждает конкретные положения руководства по производству полетов в соответствии с требованиями 4.2.8, 6.1.3, 9.3.1, 12.4 и 13.4.1

4.2.4. Инструкция по эксплуатации. Общие положения.

4.2.4.1. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы весь персонал, занимающийся производством полетов, был правильно проинструктирован относительно своих

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/4
	Производство Полетов		

конкретных обязанностей и ответственности, а также относительно связи таких обязанностей с производством полетов в целом.

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

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

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

4.2.5. Имитация аварийной обстановки в полете

Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы в тех случаях, когда осуществляется перевозка пассажиров или груза, аварийная обстановка или нештатные ситуации не имитировались.

4.2.6. Контрольные карты

Контрольные карты, введенные согласно п. 6.1.4, применяются летными экипажами до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийной обстановке для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в руководстве по летной эксплуатации воздушного судна и летном руководстве самолета или других документах, связанных с удостоверением о годности к полетам, а также в других частях руководства по производству полетов. При разработке и использовании контрольных карт учитываются аспекты человеческого фактора.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013).

4.2.7. Минимальные абсолютные высоты полета

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

4.2.7.2. Эксплуатант указывает метод, с помощью которого он намерен определять минимальные абсолютные высоты для полетов, выполняемых по маршрутам, где не были установлены минимальные абсолютные высоты государством, над территорией которого выполняются данные полеты, или государством, отвечающим за обеспечение полетов, и включает этот метод в руководство по производству полетов. Минимальные абсолютные высоты полетов, определяемые в соответствии с вышеуказанным методом, не меньше, чем указанные в правилах «Правила полётов» (AR-GEN-001).

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Производство Полетов	Глава/Стр.:	4/5

4.2.7.3. Метод установления минимальных абсолютных высот полета утверждается Агентством «Узавиация».

4.2.7.4. Агентство «Узавиация» утверждает такой метод лишь после тщательного рассмотрения возможного влияния на безопасность рассматриваемого полета следующих факторов:

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

4.2.8. Эксплуатационные минимумы аэродромов

4.2.8.1. Эксплуатант устанавливает эксплуатационные минимумы каждого используемого для производства полетов аэродрома, а Агентство «Узавиация» утверждает методы определения таких минимумов. Такие минимумы не ниже тех минимумов, которые могут быть установлены для таких аэродромов государством аэродрома, за исключением тех случаев, когда на это специально получено согласие этого государства.

Примечание. Настоящее требование не требует, чтобы государство аэродрома устанавливало эксплуатационные минимумы аэродрома.

4.2.8.1.1. Агентство «Узавиация» может выдать специальное утверждение на расширенные эксплуатационные возможности для полетов самолетов, оборудованных системами автоматической посадки, коллиматорными или эквивалентными индикаторами, системами EVS, SVS или CVS. Такие специальные утверждения не влияют на классификацию схем заходов на посадку по приборам.

Примечание 1. Расширенные эксплуатационные возможности включают в себя:


- a) в ситуациях запрета захода на посадку (п. 4.4.1.2), минимумы ниже эксплуатационных минимумов аэродрома;
- b) снижение или соблюдение требований к видимости; или
- c) потребность в меньшем числе наземных средств, возможности которых компенсируются возможностями бортового оборудования.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся расширенных эксплуатационных возможностей для воздушных судов, оборудованных системами автоматической посадки, коллиматорными или эквивалентными индикаторами, системами EVS, SVS и CVS, содержится в дополнении I и в Руководстве по всепогодным полетам (GM-GEN-052).

Примечание 3. Информация, касающаяся коллиматорных или эквивалентных индикаторов, включая ссылки на документацию RTCA и EUROCAE, содержится в Руководстве по всепогодным полетам (GM-GEN-052).

4.2.8.1.2. При выдаче специального утверждения в отношении расширенных эксплуатационных возможностей Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы:

- a) самолет отвечал соответствующим требованиям к выдаче сертификата летной годности;
- b) информация, необходимая для эффективного выполнения летным экипажем полетных задач, была соответствующим образом предоставлена обоим пилотам в

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/6
	Производство Полетов		

случаях, когда указанное в руководстве по летной эксплуатации количество членов экипажа более одного;

- c) эксплуатант провел оценку факторов риска для безопасности полетов, выполняемых с использованием такого оборудования;
- d) эксплуатант разработал и документально оформил выполнение стандартных и нестандартных процедур и MEL;
- e) эксплуатант разработал программу подготовки членов летного экипажа и соответствующего персонала, участвующего в подготовке к полету;
- f) эксплуатант разработал систему сбора, оценки данных и мониторинга тенденций применительно к полетам в условиях низкой видимости, в отношении которых имеются расширенные эксплуатационные возможности;
- g) эксплуатант установил соответствующие процедуры, касающиеся практики и программ поддержания летной годности (техническое обслуживание и ремонт).

Примечание 1. Инструктивный материал по оценке факторов риска для безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (GM-GEN-010).


Примечание 2. Инструктивный материал по эксплуатационным утверждениям содержится в Руководстве по всепогодным полетам (GM-GEN-052).

4.2.8.1.3. Агентство «Узавиация» устанавливает критерии безопасного производства полетов самолетами с расширенными эксплуатационными возможностями при минимумах, превышающих минимумы, установленные для производства полетов в условиях низкой видимости.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся расширенных эксплуатационных возможностей для производства полетов при минимумах, превышающих минимумы, установленные для полетов в условиях низкой видимости, содержится в Руководстве по всепогодным полетам (GM-GEN-052).

4.2.8.2. Агентство «Узавиация» требует, чтобы при определении эксплуатационных минимумов аэродрома, которые будут применяться в отношении любой конкретной операции, эксплуатант полностью учитывал:

- a) тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости самолета, и любые условия или ограничения, предусмотренные летным руководством;
- b) состав летного экипажа, квалификация и опыт его членов;
- c) размеры и характеристики ВПП, которые могут быть выбраны для использования;
- d) соответствие и характеристики имеющихся визуальных и не визуальных средств;
- e) оборудование, имеющееся на самолете для целей навигации, опознавания визуальных ориентиров и/или контроля за выдерживанием траектории полета во время захода на посадку, посадки и ухода на второй круг;
- f) препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг и предельные значения абсолютной/ относительной высоты пролета препятствий при заходе на посадку по приборам;
- g) средства, используемые для определения и сообщения метеорологических условий;
- h) препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над препятствиями;
- i) условия, оговоренные в эксплуатационных спецификациях;
- j) любые минимумы, которые могут публиковаться государством аэродрома.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/7
	Производство Полетов		

Примечание. Инструктивный материал по установлению эксплуатационных минимумов аэродрома содержится в Руководстве по всепогодным полетам (GM-GEN-052)

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

- a) тип А: минимальная относительная высота снижения или минимальная относительная высота принятия решения составляет 75 м (250 фут) или более;
- b) тип В: относительная высота принятия решения составляет менее 75 м (250 фут). Заходы на посадку по приборам типа В подразделяются на следующие категории:
 - 1) категория I (КАТ I): относительная высота принятия решения не менее 60 м (200 фут) и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м;
 - 2) категория II (КАТ II): относительная высота принятия решения менее 60 м (200 фут), но не менее 30 м (100 фут) и дальность видимости на ВПП не менее 300 м;
 - 3) категория III (КАТ III): относительная высота принятия решения менее 30 м (100 фут) или без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальность видимости на ВПП менее 300 м или без ограничений по дальности видимости на ВПП;

Примечание 1. Если относительная высота принятия решения (DH) и дальность видимости на ВПП (RVR) подпадают под разные категории, то заход на посадку и посадка по приборам будут выполняться в соответствии с требованиями самой жесткой категории (например, полет с DH в диапазоне КАТ III, но при RVR в диапазоне КАТ III будет рассматриваться как полет по КАТ III или полет с DH в диапазоне КАТ II, но при RVR в диапазоне КАТ I будет рассматриваться как полет по КАТ II). Это не применяется в тех случаях, когда RVR и/или DH утверждены в качестве расширенных эксплуатационных возможностей.

Примечание 2. "Необходимый визуальный контакт с ориентирами" означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. В случае захода на посадку по кругу необходим визуальный контакт с ориентирами в районе ВПП.

Примечание 3. Инструктивный материал по классификации заходов на посадку применительно к заходам на посадку по приборам и связанным с ними схемам, ВПП и навигационным системам содержится в Руководстве по всепогодным полетам (GM-GEN-052).

4.2.8.4. Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение на заходы на посадку по приборам в условиях ограниченной видимости, которые выполняются только тогда, когда предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR).


4.2.8.5. Для взлета в условиях ограниченной видимости Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение в отношении минимальной RVR для взлета.

Примечание. В целом видимость для взлета определяется параметрами RVR. Может также использоваться эквивалентная горизонтальная видимость.

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

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

Примечание. Инструктивный материал по применению метода захода на посадку с непрерывным

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Производство Полетов	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	4/8

снижением на конечном участке (CDFA) по схемам неточного захода на посадку содержится в п. 1.7 главы 1 раздела 4 GM-AGA-025.

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

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

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

4.2.10. Учет заправки топливом и маслом

4.2.10.1. Эксплуатант ведет учет заправки топливом, который позволяет Агентству «Узавиация» удостовериться в том, что при выполнении каждого полета удовлетворялись требования, содержащиеся в п. 4.3.6 и 4.3.7.1.

4.2.10.2. Эксплуатант ведет учет заправки маслом, который позволяет Агентству «Узавиация» удостовериться в том, что тенденции расхода масла таковы, что самолет имеет достаточный запас масла для завершения выполнения каждого полета.

4.2.10.3. Документы учета заправки топливом и маслом сохраняются эксплуатантом в течение 3 мес.

4.2.11. Экипаж

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

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


Примечание. Инструктивный материал по хранению учетных данных о суммарной дозе облучения содержится в циркуляре 126 "Инструктивный материал по полетам сверхзвуковых транспортных самолетов (СТС)"

4.2.12. Пассажиры

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

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

4.2.12.2. Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/9
Производство Полетов			

4.2.12.3. При возникновении в полете аварийной обстановки, пассажиры инструктируются о таких экстренных действиях, которые могут быть целесообразными при данных обстоятельствах.

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

4.3. Подготовка к полетам

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

- a) самолет годен к полетам, и на борту самолета имеются соответствующие сертификаты и свидетельства (летной годности, регистрации);
- b) приборы и оборудование, предусмотренные в главе 6 для конкретного типа предстоящего полета, установлены в достаточном количестве для данного рейса;
- c) на самолет выдано свидетельство о прохождении технического обслуживания, предусмотренное в п. 8.8;
- d) масса самолета и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;
- e) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;
- f) произведена проверка, результаты которой показали, что эксплуатационные ограничения, предусматриваемые в главе 5, в ходе намеченного полета могут быть соблюдены;
- g) соблюдены требования п. 4.3.3, касающиеся составления рабочего плана полета.

4.3.2. Заполненную документацию о подготовке к полету эксплуатант сохраняет в течение трех месяцев.

4.3.3. Составление рабочего плана полета

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

Примечание. Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера указаны в п. 4.6.

4.3.3.2. В руководстве по производству полетов должно приводиться описание содержания и порядка использования рабочего плана полета.

4.3.4. Запасные аэродромы

4.3.4.1. Запасной аэродром при взлете

4.3.4.1.1. Запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета ниже установленных эксплуатантом посадочных минимумов аэродрома для

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Производство Полетов	Глава/Стр.:	4/10

данного полета или если не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

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

- a) самолеты с двумя двигателями: 1 ч времени полета на крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем, определенном, в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна, рассчитанного в МСА и в штитевых условиях с использованием фактической взлетной массы или;
- b) самолеты с тремя или более двигателями: 2 ч времени полета на крейсерской скорости при всех работающих двигателях, определенном в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна, рассчитанного в МСА и в штитевых условиях с использованием фактической взлетной массы или;
- c) самолеты, выполняющие полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO), в тех случаях, когда отсутствует аэродром, отвечающий критериям по расстояниям, указанным в а) и b), первый имеющийся запасной аэродром, расположенный в пределах установленного эксплуатантом максимального времени ухода на запасной аэродром с учетом фактической взлетной массы.

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

4.3.4.2. Запасные аэродромы на маршруте

Запасные аэродромы на маршруте, требуемые в соответствии с п. 4.7 при производстве полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром самолетами с двумя газотурбинными двигателями, выбираются и указываются в представленном рабочем плане полета и, если применимо, в предварительном плане полета.

4.3.4.3. Запасные аэродромы пункта назначения

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

- a) продолжительность полета от аэродрома вылета или от точки на маршруте, где изменяется план полета до аэродрома пункта назначения, определяется с учетом метеорологических условий и оперативной информации в отношении полета, дающих основание для достаточной уверенности в том, что в расчетное время использования аэродрома:
 - 1) заход на посадку и посадка могут выполняться в визуальных метеорологических условиях; и
 - 2) на аэродроме пункта назначения к расчётному времени его использования имеются независимые рабочие ВПП, среди которых, по крайней мере, одна оборудована для захода на посадку по приборам; или
- b) аэродром является изолированным. Производство полетов на изолированные аэродромы не требует выбора запасного(ых) аэродрома(ов) пункта назначения и планируется в соответствии с п. 4.3.6.3 d) 4);

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/11
	Производство Полетов		

- 1) для каждого полета на изолированный аэродром определяется рубеж ухода;
- 2) полет, выполняемый на изолированный аэродром, продолжается после прохождения рубежа ухода только в том случае, если оценка метеорологических условий, воздушного движения и прочих оперативных условий на данный момент свидетельствует о том, что в расчетное время использования аэродрома можно произвести безопасную посадку.

Примечание 1. Независимыми ВПП являются две или более ВПП на том же самом аэродроме, расположенные таким образом, что если одна ВПП закрыта, то производство полетов можно обеспечивать с помощью другой(их) ВПП.

Примечание 2. Инструктивный материал по планированию производства полетов на изолированные аэродромы, содержится в Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM) (GM-GEN-031).

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

- a) метеорологические условия в расчетное время использования аэродрома являются ниже установленных эксплуатационных минимумов аэродрома, установленных эксплуатантом для такого производства полетов; или
- b) отсутствует информация о метеорологических условиях.

4.3.4.4. Несмотря на положения пп. 4.3.4.1, 4.3.4.2 и 4.3.4.3, Агентство «Узавиация» может на основе проведенной эксплуатантом конкретной оценки риска для безопасности полетов, которая демонстрирует, каким образом будет обеспечен эквивалентный уровень безопасности полетов, утвердить эксплуатационные варианты критериев выбора запасного аэродрома. В конкретную оценку риска для безопасности полетов включается, по крайней мере, следующее:

- a) характеристики эксплуатанта;
- b) общие технические характеристики самолета и его систем;
- c) имеющаяся на аэродроме техника, технические характеристики и инфраструктура;
- d) качество и надежность метеорологической информации;
- e) выявленные опасности и риски для безопасности полетов, связанные с каждым вариантом использования запасного аэродрома;
- f) конкретные меры по минимизации последствий.


Примечание. Инструктивный материал по проведению оценки риска для безопасности полетов и определению вариантов, включая примеры таких вариантов, содержится в Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM) (GM-GEN-031) и Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (GM-GEN-010)

4.3.5. Метеорологические условия

4.3.5.1. Полет, который должен выполняться по правилам визуальных полетов, не начинается до тех пор, пока текущие метеорологические сводки или подборка текущих сводок и прогнозов не укажут на то, что метеорологические условия на маршруте или части маршрута, по которому самолет будет следовать в соответствии с правилами визуального полета, обеспечат к соответствующему времени соблюдение этих правила.

4.3.5.2. При полете, который должен выполняться по правилам полетов по приборам, не производится:

- a) взлёт на аэродроме вылета, до тех пор, пока метеорологические условия к моменту

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/12
	Производство Полетов		

взлёта не будут соответствовать или превышать уставленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы для этого вида производства полётов;

- b) взлёт на аэродроме вылета или полет не продолжается после достижения точки изменения плана полета до тех пор, пока на аэродроме намеченной посадки или на каждом запасном аэродроме, выбранном в соответствии с п. 4.3.4, сводки о фактической погоде или комбинация сводок о фактической погоде и прогнозов указывают на то, что метеорологические условия к расчётному времени использования аэродрома будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы аэродрома для такого производства полетов.

- 4.3.5.3. С целью обеспечения адекватного уровня безопасности полетов при определении возможности или невозможности выполнения захода на посадку и посадки на каждом запасном аэродроме, эксплуатант устанавливает приемлемые для Агентства «Узавиация» надлежащие дополнительные значения высоты нижней границы облаков и видимости, которые должны быть добавлены к установленным эксплуатантом эксплуатационным минимумам аэродрома.

Примечание. Инструктивный материал относительно выбора этих дополнительных значений содержится в Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM) (GM-GEN-031).

- 4.3.5.4. Агентство «Узавиация» утверждает временной запас, установленный эксплуатантом для расчетного времени использования аэродрома.

Примечание. Инструктивный материал относительно установления временного интервала для расчетного времени использования аэродрома содержится в Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM) (GM-GEN-031).

- 4.3.5.5. Полет, который должен выполняться в известных или ожидаемых условиях обледенения, начинается только в том случае, когда самолет сертифицирован и оборудован для полетов в таких условиях.

- 4.3.5.6. Полет, который планируется или ожидается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле, начинается только в том случае, когда самолет прошел проверку на предмет обнаружения обледенения и на нем, по мере необходимости, были проведены работы по устранению/предотвращению обледенения. Наросты льда или других образующихся естественным путем загрязнений удаляются, чтобы самолет был в состоянии годности к полетам перед выполнением взлета.

Примечание. Инструктивный материал по данному вопросу приводится в Руководстве по противообледенительной защите воздушных судов на земле (Doc 9640).

4.3.6. **Запас топлива**

- 4.3.6.1. Самолет должен быть заправлен достаточным количеством используемого топлива для безопасного завершения планируемого полета и допускающим возможность отклонений от намеченного плана полета.

- 4.3.6.2. Запас используемого топлива на борту воздушного судна, как минимум, сновывается на:

- a) следующих данных:
- 1) актуальных данных относительно конкретного самолета, полученных от систем мониторинга расхода топлива, если таковые имеются, или
 - 2) в случае отсутствия актуальных данных относительно конкретного самолета данные, предоставленные изготовителем самолета;

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/13
	Производство Полетов		

- b) эксплуатационных условиях для выполнения запланированного полета, включая:
- 1) ожидаемую массу воздушного судна;
 - 2) NOTAM;
 - 3) текущие метеорологические сводки или комбинацию текущих сводок и прогнозов;
 - 4) процедуры обслуживания воздушного движения, ограничения и ожидаемые задержки;
 - 5) последствия отсрочки выполнения некоторых видов технического обслуживания и/или отклонений от конфигурации.

4.3.6.3. Предполетный расчет необходимого используемого топлива включает:

- a) топливо для руления, которое представляет собой количество топлива, которое ожидается использовать до взлета с учетом местных условий на аэродроме вылета и объема потребления топлива вспомогательной силовой установкой (ВСУ);
- b) топливо для полета по маршруту представляет собой количество топлива, требующегося для обеспечения полета самолета с момента взлета или полета от точки изменения плана полета до посадки на аэродроме пункта назначения, с учетом эксплуатационных условий, указанных в п. 4.3.6.2 b);
- c) запас топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, который представляет собой количество топлива, требующегося для компенсации непредвиденных факторов. Он составляет 5 % от запланированного количества топлива для полета по маршруту или топлива, требующегося для полета от точки изменения плана полета, рассчитанного на основе нормы расхода топлива, используемой для планирования количества топлива для полета по маршруту, но в любом случае запас топлива не должен быть меньше требуемого для полета в течение 5 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над аэродромом пункта назначения при стандартных условиях.

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

- d) запас топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения, которое обеспечивает:
 - 1) в том случае, если выбор запасного аэродрома пункта назначения необходим, то самолету требуется запас топлива для:
 - i. ухода на второй круг на аэродроме пункта назначения;
 - ii. набора до ожидаемой абсолютной высоты крейсерского полета;
 - iii. полета по ожидаемому маршруту;
 - iv. снижения до точки начала ожидаемого захода на посадку;
 - v. выполнения захода на посадку и посадки на запасном аэродроме пункта назначения; или
 - 2) в том случае, когда требуются два запасных аэродрома пункта назначения, самолету необходим рассчитанный в соответствии с п. 4.3.6.3 d) 1) запас топлива, который обеспечивает выполнение полета до того запасного аэродрома пункта назначения, для которого требуется большее количество топлива; или
 - 3) в том случае, если полет выполняется без запасного аэродрома пункта назначения,

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/14
	Производство Полетов		


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

- 4) если аэродром намеченной посадки является изолированным аэродромом, то:
 - i. для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полета в течение 45 мин плюс 15 % от полетного времени, запланированного для полета на крейсерском эшелоне, включая финальный резерв топлива, или в течение 2 ч, в зависимости от того, какой период короче; или
 - ii. для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение 2 ч при нормальном крейсерском потреблении топлива над аэродромом пункта назначения, включая финальный резерв топлива;
- e) финальный резерв топлива, который представляет собой запас топлива, рассчитанного с использованием расчетной посадочной массы при прибытии на запасной аэродром пункта назначения или на аэродром пункта назначения, когда не требуется запасной аэродром для пункта назначения:
 - 1) для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полетов в течение 45 мин со скоростью и на абсолютной высоте, определенными Агентством «Узавиация»; или
 - 2) для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома при стандартных условиях;
- f) дополнительный запас топлива представляет собой дополнительное количество топлива, требующегося в том случае, если минимальный запас топлива, рассчитанный в соответствии с п. 4.3.6.3 b), c), d) и e), не достаточен для:
 - 1) обеспечения возможности для самолета выполнять при необходимости снижение и продолжать полет до запасного аэродрома при отказе двигателя или разгерметизации, в зависимости от операции, для выполнения которой требуется большее количество топлива на основе допущения, что такой отказ произойдет в наиболее критической точке на маршруте;
 - i. выполнения полета со скоростью полета в зоне ожидания в течение 15 мин на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома в стандартных условиях;
 - ii. выполнения захода на посадку и посадки;
 - 2) предоставления возможности самолету, занятому в производстве полетов EDTO, выполнять полет в соответствии со сценарием полета EDTO с критическим запасом топлива, установленным Агентством «Узавиация»;
 - 3) выполнения дополнительных требований, не указанных выше.

Примечание 1. Планирование запаса топлива на случай отказа, который может произойти в самой критической точке маршрута (п. 4.3.6.3 f) 1)), может привести к тому, что самолет окажется в аварийной ситуации с точки зрения запаса топлива с учетом положения п. 4.3.7.2.

Примечание 2. Инструктивный материал по сценариям полета, связанным с критическим запасом топлива для полетов EDTO, содержится в Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) (GM-GEN-060);

- g) дискреционный запас топлива представляет собой дополнительное количество топлива, взятое на борт по усмотрению командира корабля.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/15
	Производство Полетов		

- 4.3.6.4. Эксплуатантам следует определять значение финального резерва топлива для каждого типа самолета и его модификации в своем самолетном парке, округляя его до легко запоминаемой цифры.
- 4.3.6.5. Полет не начинается в том случае, если используемое на борту топливо не соответствует требованиям п. 4.3.6.3 а), b), c), d), e) и при необходимости п. f), и не продолжается от точки изменения плана полета в том случае, если используемое на борту топливо не соответствует требованиям п. 4.3.6.3 b), c), d), e) и при необходимости п. f).
- 4.3.6.6. Несмотря на положения п. 4.3.6.3 а), b), c), d) и f), Агентство «Узавиация» может на основе результатов проведенной эксплуатантом оценки риска для безопасности полетов, которая продемонстрировала способы эквивалентного поддержания уровня безопасности полетов, утвердить варианты предполетного расчета запаса топлива для руления, полета по маршруту, непредвиденной ситуации, полета до запасного аэродрома пункта назначения и дополнительного запаса топлива. Конкретная оценка риска для безопасности полетов включает в себя, по крайней мере, следующее:
- a) а) расчеты запаса топлива для полета по маршруту;
 - b) возможности эксплуатанта, позволяющие:
 - i. определять автоматизированный метод, который включает программу мониторинга за расходом топлива; и/или
 - ii. применять современные средства использования запасных аэродромов;
 - c) применять конкретные меры по минимизации последствий.

Примечание. Инструктивный материал по оценке конкретного риска для безопасности полетов, программам мониторинга за расходом топлива и применению современных методов использования запасных аэродромов содержится в Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (GM-GEN-031).


- 4.3.6.7. Расходование топлива после начала полета для целей, отличающихся от намеченных первоначально в процессе планирования полета, требует проведения повторного анализа и, если это применимо, корректировки запланированной операции.

Примечание. Инструктивный материал по вопросам управления расходом топлива в полете, включая повторный анализ, корректировку и/или повторное планирование, после того как начинается потребление до взлета запаса топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, содержится в Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM) (GM-GEN-031).

4.3.7. Управление расходом топлива в полете

- 4.3.7.1. Эксплуатант устанавливает утверждаемые Агентством «Узавиация» политику и процедуры с целью обеспечить контроль количества топлива и управление расходом топлива в полете.
- 4.3.7.2. Командир воздушного судна постоянно следит за тем, чтобы запас топлива на борту был не меньше запаса топлива, который требуется для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива.

Примечание. Сохранение финального резерва топлива предназначено обеспечить безопасную посадку на любом аэродроме, когда непредвиденные обстоятельства могут не позволить безопасное выполнение полета в соответствии с первоначальным планом. Инструктивный материал по планированию полета, включая обстоятельства, которые могут потребовать повторного анализа, корректировки и/или пересмотра планов

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/16
Производство Полетов			

полета до взлета или на маршруте, содержится в Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM) (GM-GEN-031).

- 4.3.7.2.1. Командир воздушного судна запрашивает у службы УВД информацию о задержке, когда непредвиденные обстоятельства могут привести к посадке на аэродроме пункта назначения с меньшим запасом топлива, чем сумма финального резерва топлива и топлива, требующегося для выполнения полета до запасного или для выполнения полета до изолированного аэродрома.
- 4.3.7.2.2. Командир воздушного судна передает сообщение MINIMUM FUEL службе УВД об остатке минимального запаса топлива, когда он должен выполнить посадку на конкретном аэродроме, и рассчитывает, что любое изменение выданного разрешения для полета на этот аэродром может привести к посадке с меньшим запасом топлива, чем запланированный финальный резерв топлива.

Примечание 1. Сообщения MINIMUM FUEL информируют службу УВД о том, что все запланированные варианты использования аэродромов сводятся к использованию конкретного аэродрома намеченной посадки, и любое изменение полученного разрешения может привести к выполнению посадки с меньшим запасом топлива, чем было запланировано для финального резерва топлива. Это не означает аварийную ситуацию, а лишь указывает на возможность возникновения аварийной обстановки, если имеет место какая-либо непредвиденная задержка.

Примечание 2. Инструктивный материал по передаче сообщений о минимальном запасе топлива содержится в Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM) (GM-GEN-031).

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

Примечание 1. Запланированный финальный резерв топлива равен значению, рассчитанному в соответствии с п. 4.3.6.3 е) 1) или 2), и является минимальным количеством топлива, требующимся на момент посадки на любом аэродроме.


Примечание 2. Фраза MAYDAY FUEL передает характер состояния бедствия в соответствии с требованиями п. 5.3.2.1 1 b) 3 AR-ANS-008.

Примечание 3. Инструктивный материал по управлению расходом топлива в полете содержится в Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM) (GM-GEN-031)

4.3.8. Заправка с пассажирами на борту

- 4.3.8.1. Заправка самолета топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки производится только в том случае, если на борту находится надлежащее количество подготовленного персонала, готового приступить к эвакуации самолета и осуществлять руководство ею самыми практичными имеющимися в наличии средствами и в кратчайшие сроки.
- 4.3.8.2. При заправке топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадке между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой, и подготовленным персоналом на борту самолета поддерживается двусторонняя связь по самолетному переговорному устройству или с использованием других подходящих средств.

Примечание 1. Положения п. 4.3.8.1 не требуют в качестве предварительного условия для начала

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Производство Полетов	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	4/17

заправки обязательного использования встроенных трапов самолета или открытия аварийных выходов.

Примечание 2. Положения, касающиеся заправки воздушных судов топливом, содержатся в AR-AGA-001, а инструктивный материал по безопасным методам заправки содержится в GM-AGA-017 и GM-AGA-032.

Примечание 3. 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.

4.3.9. Запас кислорода

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

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

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


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

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

4.3.10. Учет ограничений по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке

4.3.10.1. Все полеты следует планировать таким образом, чтобы время ухода на запасной аэродром, где возможна безопасная посадка, не превышало ограничения по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке, если таковое указано в самолетной документации, уменьшенного на величину эксплуатационного запаса безопасности, установленного Агентством «Узавиация».

Примечание 1. Если ограничения по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/18
Производство Полетов			

должны учитываться при выполнении полета, они указываются в соответствующей самолетной документации.

Примечание 2. Как правило, для этих целей предусматривается запас эксплуатационной безопасности в 15 мин.

Примечание 3. Материал, касающийся учета ограничений по времени для систем пожаротушения в грузовом отсеке на самолетах, выполняющих полеты EDTO, содержится в п. 4.7 главы 4.

4.4. Правила, выполняемые в полете

4.4.1. Эксплуатационные минимумы аэродрома

4.4.1.1. Полет продолжается в направлении аэродрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на этом аэродроме или по крайней мере на одном запасном аэродроме пункта назначения может быть выполнена с соблюдением эксплуатационных минимумов, установленных в соответствии с п. 4.2.8.

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

Примечание. Критерии, касающиеся конечного участка захода на посадку, содержатся в GM-ANS-029.

4.4.1.3. Если, после выхода на конечный участок захода на посадку или после снижения ниже 300 м (1000 фут) над превышением аэродрома, значение сообщенной видимости или контрольной RVR становится ниже установленного минимума, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H. В любом случае самолет прекращает заход на посадку на любом аэродроме в той точке, в которой не обеспечивается соблюдение ограничений эксплуатационных минимумов, указанных для данного аэродрома.

Примечание. Контрольная RVR означает сообщенные значения RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения, соблюдаются ли установленные эксплуатационные минимумы. Когда используется информация о RVR, то контрольная RVR представляет собой RVR в точке приземления, если не действуют другие установленные Агентством «Узавиация» критерии.

4.4.2. Метеорологические наблюдения


Примечание. Правила ведения метеорологических наблюдений в полете с борта воздушного судна, а также правила их регистрации и передачи в донесениях приводятся в AR-ANS-003, GM-ANS-002 и соответствующих Дополнительных региональных правилах GM-GEN-051.

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

Примечание. Правила передачи специальных донесений с борта об эффективности торможения на ВПП приведены в главе 4 и добавлении 1 "Инструкции по передаче донесений с борта по каналам речевой связи" документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (GM-ANS-002).

4.4.3. Опасные условия полета

О встреченных опасных условиях полета, кроме тех, которые связаны с метеорологическими

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/19
	Производство Полетов		

условиями, немедленно сообщается соответствующей авиационной организации. Передаваемые таким образом донесения включают подробности, которые могут оказаться полезными с точки зрения обеспечения безопасности других воздушных судов.

4.4.4. Члены летного экипажа на своих рабочих местах

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

4.4.4.2. *Полет по маршруту.* Все члены летного экипажа, которым положено исполнять свои обязанности в кабине пилота, остаются на своих рабочих местах, за исключением тех периодов, когда им необходимо отлучиться для исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией самолета, или для удовлетворения своих естественных потребностей.

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

4.4.4.4. *Привязная система.* Любой член летного экипажа, занимающий место пилота, пользуется привязной системой во время взлета и посадки; все остальные члены летного экипажа пользуются своими привязными системами во время взлета и посадки, если плечевые ремни не мешают им исполнять свои обязанности, а если мешают, то плечевые ремни могут быть отстегнуты, но поясной ремень должен оставаться пристегнутым.

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

4.4.5. Пользование кислородом

4.4.5.1. Все члены летного экипажа при исполнении своих обязанностей, имеющих важное значение для обеспечения безопасной эксплуатации самолета в полете, непрерывно пользуются кислородом для дыхания в любых случаях, когда возникают обстоятельства, для которых необходим запас кислорода в соответствии с пп. 4.3.9.1 или 4.3.9.2.

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


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

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

Примечание. При этом не предусматривается, что бортпроводники будут всегда в состоянии оказывать помощь пассажирам во время аварийного снижения, которое может потребоваться при разгерметизации.

4.4.7. Передаваемые во время полета оперативные указания

Оперативные указания, связанные с внесением изменения в представленный или текущий

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Производство Полетов	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	4/20

план полета, согласуются, когда это практически возможно, с соответствующим органом ОВД до того, как они будут переданы экипажу самолета

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

4.4.8. Схемы полетов по приборам

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

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

Примечание 1. Классификация заходов на посадку по приборам содержится в п. 4.2.8.3.

Примечание 2. Информация для пилотов, касающаяся параметров схем полетов и эксплуатационных процедур, приведена в GM-ANS-025. Критерии построения схем полетов и полетов по приборам, предназначенные для специалистов по схемам, изложены в GM-ANS-029. Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в PANS-OPS, и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов (см. п. 3.1.1 главы 3).

4.4.9. Эксплуатационные методы снижения авиационного шума

4.4.9.1. Эксплуатационные методы снижения авиационного шума должны соответствовать положениям GM-ANS-025.

4.4.9.2. Устанавливаемые эксплуатантом для любого типа самолета эксплуатационные методы снижения шума должны быть одинаковыми для всех аэродромов.

Примечание. Единый метод может не отвечать требованиям на некоторых аэродромах.

4.4.10. Правила полетов самолетов, касающиеся скоростей набора высоты и снижения

Если в инструкции органа управления воздушным движением не указано иное, то для того чтобы исключить выдачу ненужных рекомендаций по разрешению угрозы столкновения бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II) на воздушных судах, находящихся на соседних абсолютных высотах или эшелонах полета или приближающихся к ним, эксплуатанты должны установить правила, в соответствии с которыми самолет, осуществляющий набор высоты или снижение до заданной абсолютной высоты или заданного эшелона полета, в особенности с включенным автопилотом, может выполнять эти режимы со скоростью менее 8 м/с или 1500 фут/мин (в зависимости от имеющегося приборного оборудования) на последних 300 м (1000 фут) участка набора высоты или снижения до заданного эшелона в том случае, когда пилоту известно о нахождении другого воздушного судна на соседней абсолютной высоте или соседнем эшелоне полета или о его приближении к ним.

Примечание. Материал, касающийся разработки таких правил, содержится в главе 3 раздела 3 GM AGA-026.

4.4.10.1. Правила эксплуатации самолета с учетом посадочных характеристик

Заход на посадку не продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением аэродрома, если командир воздушного судна не удостоверится, что в соответствии с имеющейся

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/21
	Производство Полетов		

информацией о состоянии поверхности ВПП летно-технические характеристики самолета подтверждают, что может быть выполнена безопасная посадка.

4.4.11. Любое гражданское воздушное судно Республики Узбекистан, выполняющее полёты за пределами воздушного пространства Республики Узбекистан, должно выполнять приказы, связанные с перехватом того государства, в воздушном пространстве которого оно находится.

Примечание 1. Правила, которые используются на аэродромах для оценки и сообщения информации о состоянии поверхности ВПП, приведены в PANS-Аэродромы (GM-AGA-013), а правила, касающиеся использования информации о состоянии поверхности ВПП на борту воздушного судна, приведены в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов (GM-GEN-037).

Примечание 2. Инструктивный материал о подготовке информации о летно-технических характеристиках самолета приводится в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов (GM-GEN-037).

4.5. Обязанности командира воздушного судна

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

4.5.2. Командир воздушного судна принимает меры к тому, чтобы досконально соблюдались системы контрольных карт, предусматриваемые в п. 4.2.6.

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

Примечание. Определение термина "серьезное телесное повреждение" содержится в ПРАС .

4.5.4. Командир воздушного судна несет ответственность за сообщение эксплуатанту после завершения полета о всех известных или подозреваемых дефектах в самолете.

4.5.5. Командир воздушного судна несет ответственность за ведение бортового журнала или составление генеральной декларации, содержащих сведения, перечисленные в п. 11.4.1.

Примечание. На основании резолюции А10-36 10-й сессии Ассамблеи (Каракас, июнь – июль 1956 г.) «генеральная декларация» описанная в Приложении 9, когда она подготовлена таким образом, что в ней содержится вся информация, требуемая в статье 34 Конвенции о международной гражданской авиации в отношении бортового журнала, может рассматриваться Договаривающимися государствами как приемлемая форма «бортового журнала».

4.6. Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера

4.6.1. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, когда он работает в соответствии с методом контроля и наблюдения за производством полетов согласно п. 4.2.1.3, выполняет следующие обязанности:

а) оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке к полету и обеспечивает

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Производство Полетов	Глава/Стр.:	4/22

соответствующую информацию;

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

Примечание. Требования к планам полетов содержатся в AR-GEN-001 "Правила полетов", а правила, относящиеся к планам полета и соответствующим службам, содержатся в GM-ANS-002 "Руководстве по ОВД".

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

- a) инициирует выполнение процедур, предусмотренных руководством по производству полетов, избегая при этом предпринятия любого действия, которое противоречило бы правилам УВД;
- b) передает командиру воздушного судна информацию, касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета, включая информацию, касающуюся любых изменений плана полета, необходимость которых возникает в ходе этого полета.

Примечание. В равной степени важно, чтобы в ходе этого полета командир воздушного судна также передавал аналогичную информацию сотруднику по обеспечению полетов/полетному диспетчеру, в частности в контексте аварийных ситуаций.

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

4.7.1. Требования к производству полетов продолжительностью более 60 мин до запасного аэродрома на маршруте

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

- a) для всех самолетов:
 - 1) были определены запасные аэродромы на маршруте;
 - 2) летным экипажам самолетов предоставлялась самая последняя информация относительно намеченных запасных аэродромов на маршруте, включая статус производства полетов и метеорологические условия;
- b) летным экипажам самолетов с двумя газотурбинными двигателями предоставлялась самая последняя информация о том, что условия на запасных аэродромах на

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/23
	Производство Полетов		

маршруте будут отвечать соответствующим эксплуатационным минимумам аэродрома, установленным для производства полетов эксплуатантом в ожидаемое время его использования, или превышать их.

Примечание. Инструктивный материал в отношении выполнения требований данного положения содержится в дополнении D.

4.7.1.2. В дополнение к требованиям, указанным в п. 4.7.1.1, все эксплуатанты обеспечивают, чтобы были учтены следующие положения и поддерживался общий уровень безопасности полетов, предусмотренный положениями настоящих правил.

- a) процедуры эксплуатационного контроля и полетно-диспетчерского сопровождения самолетов;
- b) эксплуатационные процедуры;
- c) программы подготовки;

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

4.7.2.1. Если Агентство «Узавиация» не выдало специальное утверждение, самолет с двумя или более газотурбинными двигателями не эксплуатируется на маршруте, где время полета с увеличенным временем ухода на запасной аэродром от какой-либо точки на маршруте, рассчитанной в условиях МСА и в штилевых условиях с крейсерской скоростью при одном неработающем двигателе для самолетов с двумя газотурбинными двигателями и с крейсерской скоростью при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное для таких полетов. Специальное утверждение определяет соответствующее пороговое время, установленное для каждой конкретной конфигурации самолета и двигателя.

Примечание 1. Когда время ухода на запасной аэродром превышает пороговое время, то в этом случае полет считается полетом с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO).

Примечание 2. Инструктивный материал в отношении установления надлежащей величины порогового времени и специального утверждения производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром содержится в дополнении D и Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (GM-GEN-060).

Примечание 3. Для целей полетов EDTO аэродром взлета и/или аэродром пункта назначения могут рассматриваться в качестве запасных аэродромов на маршруте.

4.7.2.2. При выдаче специального утверждения на производство полетов с увеличением времени ухода на запасной аэродром Агентство «Узавиация» эксплуатантам устанавливает максимальное время ухода на запасной аэродром для эксплуатанта конкретной конфигурации самолета и двигателя.

Примечание. Инструктивный материал в отношении применения условий при переводе времени ухода на запасной аэродром в расстояние содержится в дополнении D и Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (GM-GEN-060).

4.7.2.3. При утверждении надлежащего максимального времени ухода на запасной аэродром для эксплуатанта конкретного типа самолета, выполняющего полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, Агентство «Узавиация» убеждается в том, чтобы:

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	4/24
	Производство Полетов		

- a) для всех самолетов: не превышалось ограничение по времени, если таковое имеется, для полетов EDTO при отказе наиболее критически важной системы, указанное (прямо или косвенно) в летном руководстве самолета и относящееся к данному типу полетов;
- b) для самолетов с двумя газотурбинными двигателями: самолет был сертифицирован для полетов EDTO.

Примечание 1. В некоторых документах вместо EDTO упоминается ETOPS.

Примечание 2. Инструктивный материал в отношении применения условий при переводе в расстояние ограничений по времени при отказе критически важной системы самолета EDTO и учета при вылете ограничений по времени системы самолета EDTO содержится в Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) (GM-GEN-060).

4.7.2.3.1. Несмотря на положение п. 4.7.2.3 а), Агентство «Узавиация» может на основе результатов конкретной оценки риска для безопасности полетов, проведенной эксплуатантом и продемонстрировавшей каким образом будет выдерживаться эквивалентный уровень безопасности полетов, утверждать полеты, продолжительность которых превышает наименьшее время функционирования самой ограниченной по времени работы системы. Конкретная оценка риска для безопасности полетов включает в себя, по крайней мере, следующее:

- a) возможности эксплуатанта;
- b) общую надежность самолета;
- c) надежность каждой ограниченной по времени работы системы;
- d) соответствующую информацию от изготовителя самолета;
- e) конкретные меры по минимизации последствий.

Примечание. Инструктивный материал относительно конкретной оценки риска для безопасности полетов содержится в дополнении D и Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (GM-GEN-060).

4.7.2.4. Для всех самолетов, занятых в производстве полетов EDTO, дополнительное топливо, требуемое в п. 4.3 6.3 f) 2), включает и топливо, необходимое для выполнения сценария полета EDTO с критическим запасом топлива в соответствии с установленными Агентством «Узавиация» положениями.

Примечание. Инструктивный материал относительно выполнения этого положения содержится в дополнении D и Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (GM-GEN-060).

4.7.2.5. В соответствии с п. 4.7.2.1 полет продолжается после превышения порогового времени только в том случае, если была произведена повторная оценка пригодности намеченных запасных аэродромов на маршруте, а самая последняя информация указывает на то, что условия на запасных аэродромах на маршруте в ожидаемое время их использования будут отвечать соответствующим эксплуатационным минимумам аэродрома, установленным для производства полетов эксплуатантом, или превышать их. Если выявлено, что существуют какие-либо условия, препятствующие безопасному заходу на посадку и посадке на том или ином аэродроме в ожидаемое время его использования, то в этом случае определяется запасной план действий.

4.7.2.6. Агентство «Узавиация» при определении максимального времени ухода на запасной аэродром для самолетов с двумя газотурбинными двигателями обеспечивает, чтобы во внимание были приняты следующие положения АПРУз-25 в отношении обеспечения общего уровня безопасности полетов:

- a) надежность двигательной системы;

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Производство Полетов	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	4/25

- b) удостоверение соответствия нормам летной годности типа самолета для полетов EDTO;
- c) программа технического обслуживания EDTO.

Примечание 1. В некоторых документах вместо EDTO упоминается ETOPS.

Примечание 2. Руководство по летной годности (GM-AIR-001) содержит инструктивный материал относительно уровня характеристик и надежности самолетных систем, указанных в п. 4.7.2.6, а также рекомендации относительно требований п. 4.7.2.6, предъявляемых к аспектам сохранения летной годности.

4.8. Ручной багаж

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

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

- 4.9.1. Самолет эксплуатируется по ППП или ночью одним пилотом только в том случае, если Агентство «Узавиация» выдало разрешение на производство таких полетов.
- 4.9.2. Самолет эксплуатируется по ППП или ночью одним пилотом только в том случае, если:
 - a) в летном руководстве не требуется, чтобы в состав летного экипажа входило более одного пилота;
 - b) самолет является винтовым;
 - c) максимальное утвержденное количество посадочных мест составляет не более девяти;
 - d) максимальная сертифицированная взлетная масса не превышает 5700 кг;
 - e) самолет оснащен оборудованием, указанным в п. 6.22;
 - f) командир воздушного судна отвечает требованиям в отношении опыта, подготовки, проверки и длительности перерывов в работе, изложенным в п. 9.4.5

4.10. Контроль утомляемости

Примечание. Инструктивный материал по разработке и внедрению правил контроля утомления содержится в Руководстве по надзору за использованием механизмов контроля утомления (GM-GEN-032).

- 4.10.1. Агентство «Узавиация» устанавливает правила в целях контроля утомляемости. Эти правила основываются на научных принципах и знаниях для гарантии того, чтобы члены летного и каabinного экипажей выполняли свои функции в состоянии надлежащего уровня активности. Соответственно, Агентство «Узавиация» устанавливает:
 - a) правила в отношении норм полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха;
 - b) правила, касающиеся системы управления рисками, связанными с утомляемостью (FRMS), если в целях контроля утомляемости эксплуатанту разрешается использовать систему FRMS.

Примечание. Инструктивный материал по разработке нормативных положений предписывающего характера для контроля утомляемости содержится в дополнении А, а подробные требования, касающиеся FRMS, приведены в добавлении 7.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Производство Полетов	Глава/Стр.:	4/26

4.10.2. Агентство «Узавиация» требует, чтобы эксплуатант, в соответствии с п. 4.10.1 и в целях управления связанными с утомляемостью рисками для безопасности полетов, разрабатывал:

- a) нормы полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха, соответствующие нормативным правилам контроля утомляемости, установленным Агентством «Узавиация»; или
- b) систему управления рисками, связанными с утомляемостью (FRMS), отвечающую требованиям п. 4.10.6 в отношении всех видов полетов; или
- c) систему FRMS, отвечающую требованиям п. 4.10.6 в отношении некоторых видов выполняемых полетов и требованиям п. 4.10.2 а) в отношении остальных видов полетов.

Примечание. Инструктивный материал по внедрению FRMS и контролю за ее функционированием содержится в Руководстве для регламентирующих органов по системам управления рисками, связанными с утомляемостью (GM-GEN-032).

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

4.10.4. Агентство «Узавиация» утверждает систему FRMS эксплуатанта до того, как она начнет применяться вместо части или всех нормативных правил контроля утомляемости. Утвержденная система FRMS обеспечивает эквивалентный или более высокий уровень безопасности полетов по сравнению с нормативными правилами контроля утомляемости.

4.10.5. Государства, утверждающие FRMS эксплуатанта, разрабатывают процедуру для гарантии того, чтобы FRMS обеспечивала эквивалентный или более высокий уровень безопасности полетов по сравнению с нормативными правилами контроля утомляемости. В рамках этой процедуры Агентство «Узавиация»:

- a) требует, чтобы эксплуатант устанавливал максимальные значения продолжительности полетного времени и/или служебного полетного времени и служебного времени и минимальные значения продолжительности времени отдыха. Эти значения основываются на научных принципах и знаниях, учитывают процессы обеспечения безопасности полетов и являются приемлемыми для государства эксплуатанта;
- b) предписывает уменьшение максимальных значений и увеличение минимальных значений, если данные эксплуатанта покажут, что эти значения являются соответственно слишком высокими или слишком низкими;
- c) на основе накопленного опыта применения FRMS и данных, касающихся утомляемости, утверждает любое повышение максимальных значений или уменьшение минимальных значений только после оценки обоснования этих изменений, представленного эксплуатантом.

Примечание. Процессы обеспечения безопасности полетов описаны в добавлении 7.

4.10.6. В тех случаях, когда эксплуатант внедряет FRMS в целях управления связанными с утомляемостью рисками для безопасности полетов, этот эксплуатант, как минимум:

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Производство Полетов	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	4/27

- a) создает FRMS на основе научных принципов и знаний;
- b) постоянно выявляет связанные с утомляемостью опасные факторы для безопасности полетов и возникающие в результате риски;
- c) обеспечивает незамедлительное предпринятие корректирующих действий, необходимых для эффективного снижения связанных с этими опасными факторами риска;
- d) обеспечивает непрерывное отслеживание и регулярную оценку снижения связанных с утомляемостью рисков, достигаемого в результате таких действий;
- e) обеспечивает непрерывное совершенствование общего функционирования FRMS.

Примечание 1. Подробные требования в отношении FRMS приведены в добавлении 7.

Примечание 2. Положения, касающиеся защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, содержатся в добавлении 3 AR-SMS-001.

4.10.7. В случае, если эксплуатант использует систему FRMS, она должна быть интегрирована с системой СУБП эксплуатанта.

4.10.8. Эксплуатант ведет по всем членам своих летных и кабинных экипажей учет полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха за такой период времени, который определен Агентством «Узавиация».



**Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты
Производство Полетов**


Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

4/28

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Эксплуатационные Ограничения Летно-Технических Характеристики Самолетов	Глава/Стр.:	5/1

5. ГЛАВА - ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК САМОЛЕТОВ

5.1. Общие положения

- 5.1.1. Самолеты эксплуатируются в соответствии с всеобъемлющими и подробными нормами летно-технических характеристик, установленными Агентством «Узавиация» согласно применяемым требованиям настоящей главы.
- 5.1.2. За исключением случаев, предусмотренных в п. 5.4, самолеты с одним двигателем эксплуатируются только в таких условиях погоды и освещенности, на таких маршрутах и с таким отклонением от них, которые в случае отказа двигателя позволят безопасно совершить вынужденную посадку.

5.2. Эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик, применяемые к самолетам, сертифицированным в соответствии с требованиями, содержащимися в АПРУз-25


- 5.2.1. Требования, содержащиеся в пп. 5.2.2–5.2.11 включительно, применяются к тяжелым самолетам, на которые распространяются положения АПРУз-25.

Примечание. Нижеследующие требования не содержат количественных нормативов, аналогичных тем, которые включены в национальные нормы летной годности. В соответствии с п. 5.1.1 они должны быть дополнены национальными требованиями, подготовленными Агентством «Узавиация».

- 5.2.2. Уровень летно-технических характеристик, определяемый соответствующими частями всеобъемлющих и подробных национальных норм, упомянутых в п. 5.1.1 и касающихся самолетов, указанных в п. 5.2.1, является по крайней мере в основе своей эквивалентным общему уровню, предусматриваемому требованиям и настоящей главы.

Примечание. В дополнении С содержится инструктивный материал, который иллюстрирует уровень летно-технических характеристик, предусматриваемых требованиями настоящей главы.

- 5.2.3. Самолет эксплуатируется в соответствии с положениями удостоверения о годности к полетам и в пределах утвержденных эксплуатационных ограничений, содержащихся в летном руководстве данного самолета.
- 5.2.4. Агентство «Узавиация» 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.
- 5.2.5. Полет начинается только в том случае, когда информация о летно-технических характеристиках, содержащаяся в летном руководстве и, при необходимости, дополненная другими данными, приемлемыми для Агентства «Узавиация», указывает на то, что в предстоящем полете могут быть выполнены требования, содержащиеся в пп. 5.2.6–5.2.11.
- 5.2.6. При применении Требований, содержащихся в настоящей главе, следует учитывать все факторы, которые в значительной степени влияют на летно-технические характеристики самолета (включая такие факторы, как масса самолета, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура окружающего воздуха,

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Эксплуатационные Ограничения Летно-Технических Характеристики Самолетов	Глава/Стр.:	5/2

ветер, уклон ВПП и состояние поверхности ВПП, т. е. наличие снега, слякоти, воды и/или льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов, но не ограничиваясь ими). Такие факторы учитываются непосредственно как эксплуатационные параметры или косвенно с помощью допусков или запасов, которые могут предусматриваться при установлении летно-технических характеристик или включаться во всеобъемлющие и подробные нормы летно-технических характеристик, в соответствии с которыми эксплуатируется данный самолет.


Примечание. Инструктивный материал об использовании информации о состоянии поверхности ВПП на борту воздушного судна в соответствии с п. 4.4.11 содержится в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов (GM-GEN-037).

5.2.7. Ограничения по массе

- a) Масса самолета в начале взлета не превышает ни массы, указанной в п. 5.2.8, ни массы, указанной в пп. 5.2.9, 5.2.10 и 5.2.11, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по таким причинам, которые предусматриваются положениями пп. 5.2.9 и 5.2.10, а в отношении запасных аэродромов – положениями пп. 5.2.7 c) и 5.2.11.
- b) Масса самолета в начале взлета ни в коем случае не превышает максимальную взлетную массу, указанную в летном руководстве для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной взлетной массы.
- c) Расчетная масса самолета к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения ни в коем случае не превышает максимальную посадочную массу, указанную в летном руководстве для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной посадочной массы.
- d) Масса самолета в начале взлета или к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения ни в коем случае не превышает соответствующую максимальную массу, при которой было продемонстрировано соответствие самолета применяемым требованиям сертификации по шуму, содержащимся в ПКМ 354 если на это не получено разрешение в виде исключения для некоторых аэродромов или ВПП, где отсутствует проблема беспокоящего воздействия шума, от полномочного органа государства, на территории которого расположен данный аэродром.

5.2.8. *Взлет.* Самолет способен в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета или по другим причинам либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета на достаточном вертикальном или горизонтальном от них расстоянии до тех пор, пока самолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в п. 5.2.9. При определении полной зоны учета препятствий при взлете необходимо принимать во внимание эксплуатационные условия, такие как поперечная составляющая ветра и навигационная точность.

Примечание. В дополнении С содержится инструктивный материал в отношении вертикальных и горизонтальных расстояний, рассматриваемых в качестве достаточных для демонстрации соответствия этому требованию.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Эксплуатационные Ограничения Летно-Технических Характеристики Самолетов	Глава/Стр.:	5/3

- 5.2.8.1. При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможная потеря какой-то ее части в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.
- 5.2.9. *Полет по маршруту при одном неработающем двигателе.* Самолет способен – в случае выхода из строя критического двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах – продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования, содержащегося в п. 5.2.11, не снижаясь ни в какой точке до высоты меньшей, чем минимальная абсолютная высота полета.
- 5.2.10. *Полет по маршруту при двух неработающих двигателях.* При полетах самолетов с тремя или более двигателями по любой части маршрута, где расположение запасных аэродромов на маршруте и общая продолжительность полета таковы, что следует учитывать возможность выхода из строя второго двигателя для сохранения общего уровня безопасности, предусматриваемого требованиями настоящей главы, самолет в случае выхода из строя любых двух двигателей способен продолжать полет до запасного аэродрома на маршруте и совершить посадку.
- 5.2.11. *Посадка.* Самолет способен приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с гарантией того, что он может остановиться или, если речь идет о гидросамолете, достигнуть достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции. При этом учитываются предполагаемые различия в технике пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки, если это не было учтено при установлении летно-технических характеристик.

Примечание. Инструктивный материал о соответствующих значениях запаса высоты для оценки дистанции "в момент посадки" содержится в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов (GM-GEN-037)

5.3. Сведения о препятствиях


- 5.3.1. Обеспечивается предоставление сведений о препятствиях с тем, чтобы позволить эксплуатанту разработать правила в соответствии с положениями п. 5.2.8.

Примечание. Методы предоставления определенных сведений о препятствиях см. в AR-ANS-004 и AR-ANS-002.

- 5.3.2. Эксплуатант учитывает точность карт при оценке соответствия положениям п. 5.2.8.

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

- 5.4.1. На территории Республики Узбекистан полёты ночью и/или в приборных метеорологических условиях на самолётах с одним газотурбинным двигателем запрещаются.
- 5.4.2. Зарезервировано .

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/1

6. ГЛАВА - БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

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

6.1. Общие положения

6.1.1. Кроме оборудования, минимально необходимого для выдачи удостоверения о годности к полетам, на борту самолетов по необходимости устанавливаются или находятся приборы, оборудование и полетная документация, предписываемые в нижеследующих пунктах в зависимости от используемого самолета и условий, в которых должен выполняться полет. Предписываемые приборы и оборудование, включая их установку, утверждаются или согласовываются с Агентством «Узавиация».


6.1.2. На борту самолета находятся официально заверенная копия сертификата эксплуатанта, упомянутого в п. 4.2.1, и экземпляр эксплуатационных спецификаций, относящихся к данному самолету и установленных в связи с таким сертификатом. В том случае, когда сертификат и связанные с ним эксплуатационные спецификации составлены Агентством «Узавиация» не на английском языке, включается английский перевод.

Примечание. Положения, касающиеся содержания сертификата эксплуатанта и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, приведены в пп. 4.2.1.5 и 4.2.1.6.

Кроме копии сертификата эксплуатанта на воздушных судах, используемых в целях коммерческой авиации, должны находиться:

- a) свидетельство о регистрации;
 - b) удостоверение о годности к полетам;
 - c) свидетельства членов экипажа;
 - d) бортовой журнал;
 - e) разрешение на бортовую радиостанцию;
 - f) пассажирскую ведомость;
 - g) грузовую ведомость;
 - h) копия договора 83bis (если применимо) включающая перевод на английский язык;
 - i) экземпляр эксплуатационных спецификаций;
 - j) документ, удостоверяющий сертификацию по шуму.
- 6.1.3. Эксплуатант включает в руководство по производству полетов утвержденный Агентством «Узавиация» минимальный перечень оборудования (MEL), который позволяет командиру воздушного судна определять возможность начала или продолжения полета из любого промежуточного пункта при выходе из строя какого либо прибора, оборудования или системы. В том случае, когда Агентство «Узавиация» не является государством регистрации, Агентство «Узавиация» принимает меры к тому, чтобы MEL не оказывал влияния на соответствие самолета нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации.

Примечание. В дополнении С содержится инструктивный материал в отношении минимального перечня оборудования.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	6/2
Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация			

6.1.4. Эксплуатант обеспечивает обслуживающий персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна руководством по летной эксплуатации воздушного судна, в котором содержатся процедуры, связанные с эксплуатацией воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях. В руководстве содержатся подробная информация о системах воздушного судна и подлежащие использованию контрольные карты. При разработке руководства учитываются аспекты человеческого фактора.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013)

6.1.5. Самолеты, эксплуатируемые на основе соглашения, предусмотренного статьей 83 bis

Примечание. Инструктивный материал, касающийся передачи ответственности государством регистрации государству эксплуатанта в соответствии со статьей 83 bis, содержится в Руководстве по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (GM-GEN-027).

6.1.5.1. На борту самолета, эксплуатируемого в соответствии с соглашением между государством регистрации и Агентством «Узавиация», предусмотренным статьей 83 bis, должна находиться официально заверенная копия краткого описания соглашения в электронном или в распечатанном виде. В тех случаях, когда краткое описание составлено не на английском языке, включается английский перевод.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся краткого описания соглашения, содержится в Руководстве по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (GM-GEN-027).

6.1.5.2. При осуществлении надзора, например при проведении проверок на перроне, для определения функций и обязанностей, передаваемых в соответствии с соглашением государством регистрации Агентству «Узавиация», инспектору по безопасности полетов гражданской авиации предоставляется доступ к краткому описанию соглашения, предусмотренного статьей 83 bis.

Примечание. Инструктивный материал для инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации, выполняющих проверку самолета, эксплуатируемого на основе соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, содержится в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (GM-GEN-038).


6.1.5.3. Краткое описание соглашения направляется Агентством «Узавиация» в ИКАО совместно с соглашением, предусмотренным статьей 83 bis, для регистрации в Совете ИКАО.

Примечание. В кратком описании соглашения, направляемом совместно с соглашением, предусмотренным статьей 83 bis и зарегистрированным в Совете ИКАО, содержится перечень всех воздушных судов, затрагиваемых этим соглашением. Однако в официально заверенной копии, хранимой на борту в соответствии с п. 6.1.5.1, необходимо указывать лишь конкретное воздушное судно, на борту которого находится эта копия.

6.1.5.4. В кратком описании соглашения должна содержаться предусмотренная добавлением 10 информация о конкретном воздушном судне, которая должна представляться в формате, представленном п. 2 добавления 10.

6.2. Все самолеты: все полеты

6.2.1. Самолет оснащается приборами, которые позволяют летному экипажу контролировать траекторию полета самолета, выполнять любые требуемые

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/3

правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного самолета, в ожидаемых условиях эксплуатации.

6.2.2. Самолет оснащается:

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

Запасы медицинских средств должны включать:

- 1) один или несколько комплектов первой помощи для использования кабинным экипажем в целях оказания помощи в случаях ухудшения состояния здоровья;
- 2) для самолетов, на которых требуется перевозить кабинный экипаж в качестве членов летного состава экипажа, один универсальный профилактический комплект (два для самолетов, на которых разрешено перевозить более 250 пассажиров), предназначенный для использования членами кабинного экипажа при оказании помощи в случаях ухудшения состояния здоровья, связанных с предполагаемым инфекционным заболеванием или заболеванием в результате вступления в контакт с жидкими компонентами организма;
- 3) для самолетов, на которых разрешено перевозить более 100 пассажиров на отрезках пути с продолжительностью полета более 2 ч, медицинский комплект, предназначенный для использования врачами или другими имеющими надлежащую квалификацию лицами при оказании неотложной медицинской помощи в полете.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся типов, количества, мест размещения и содержимого запасов медицинских средств, приводится в дополнении В;

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

- 1) в кабине летного экипажа и
- 2) в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа и в который члены экипажа не имеют прямого доступа.

Примечание 1. Любой переносной огнетушитель, установленный в соответствии с удостоверением о годности к полетам данного самолета, рассматривается как отвечающий настоящему требованию;


Примечание 2. См. п. 6.2.2.1 в отношении огнегасящих составов.

- с) 1) креслом или спальным местом для каждого лица, достигшего возраста, определяемого Агентством «Узавиация»;
- 2) поясным привязным ремнем на каждом кресле и ограничительными ремнями на каждом спальном месте;
- 3) привязными системами на каждом кресле летного экипажа. Привязная система на каждом кресле пилота включает устройство, которое автоматически ограничивает движение корпуса пилота в случае резкого торможения.

Примечание. Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которым можно пользоваться отдельно;

- д) средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

- 1) когда необходимо пристегнуть привязные ремни;

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/4

- 2) когда и как следует пользоваться кислородным оборудованием, если на борту самолета 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;
 - е) запасными электрическими предохранителями соответствующих размеров для замены предохранителей, расположенных в доступных во время полета местах.
- 6.2.2.1. Любой состав, используемый во встроенной системе пожаротушения мусоросборника для полотенец, бумаги и отходов в каждом туалете самолета, индивидуальный сертификат летной годности которого впервые выдан 31 декабря 2011 года или после этой даты, и любой огнегасящий состав, используемый в переносном огнетушителе самолета, индивидуальный сертификат летной годности которого впервые выдан 31 декабря 2018 года или после этой даты:
- а) отвечает минимальным требуемым характеристикам, применяемым в Агентстве «Узавиация»;
 - б) не относится к типу веществ, перечисленных в Монреальском протоколе по веществам, разрушающим озоновый слой (1987), как это представлено в приложении А (группа II) Руководства по Монреальскому протоколу по веществам, разрушающим озоновый слой (8-е издание).


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

6.2.3. Самолет имеет на борту:

- а) руководство по производству полетов, предписываемое в п. 4.2.3, или его части, которые относятся к производству полетов;
- б) летное руководство или другие документы, содержащие информацию о летно-технических характеристиках, которая требуется для применения положений главы 5, или любую другую информацию, необходимую для эксплуатации самолета в соответствии с удостоверением о годности к полетам, если эти данные отсутствуют в руководстве по производству полетов;
- с) уточненные и удобные для пользования карты, которые должны включать маршрут намеченного полета и любой маршрут, которым, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от основного маршрута.

6.2.4. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа

- 6.2.4.1. Если на фюзеляже предусмотрена маркировка мест, в которых спасательным командам удобно вскрывать фюзеляж в аварийной обстановке, то эти места маркируются так, как показано ниже (см. рисунок). Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и при необходимости для контраста с окружающим фоном обводятся белой полосой.
- 6.2.4.2. Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 м, между ними проводятся промежуточные линии размером 9 × 3 см таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 м.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/5

Примечание. Настоящее требование не означает, что на всех самолетах должны предусматриваться места аварийного вскрытия фюзеляжа.

6.3. Бортовые самописцы

Примечание 1. Ударостойкие бортовые самописцы включают один или несколько из следующих элементов:

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

Согласно добавлению 8 визуальная обстановка и информация линии передачи данных могут регистрироваться либо CVR, либо FDR.

Примечание 2. Облегченные бортовые регистраторы включают один или несколько из следующих элементов:

- бортовую систему регистрации данных (ADRS),
- систему регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS),
- бортовую систему регистрации визуальной обстановки (AIRS),
- систему регистрации линии передачи данных (DLRS)

Согласно добавлению 8 визуальная обстановка и информация линии передачи данных могут регистрироваться либо CARS, либо ADRS.


Примечание 3. Подробный инструктивный материал относительно бортовых самописцев содержится в добавлении 8.

Примечание 4. С техническими требованиями, применимыми к бортовым самописцам самолетов, заявка на получение сертификата типа которых представлена до 1 января 2016 года, можно ознакомиться в документах EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других более ранних аналогичных документах.

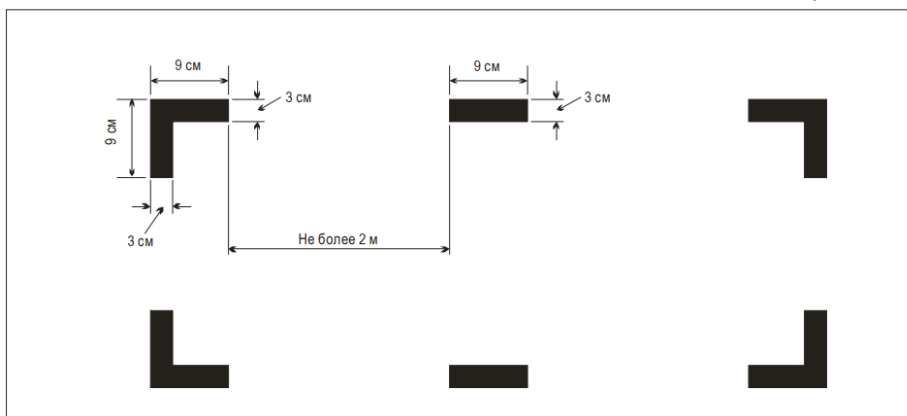
Примечание 5. С техническими требованиями, применимыми к бортовым самописцам самолетов, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2016 года или после этой даты, можно ознакомиться в документе EUROCAE ED-112A "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других аналогичных документах.

Примечание 6. С техническими требованиями, применимыми к облегченным бортовым регистраторам самолетов, можно ознакомиться в документе EUROCAE ED-155 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других аналогичных документах.

Примечание 7. В главе 3 содержатся требования относительно использования записей и расшифровок речевых самописцев, регистраторов визуальной обстановки и/или регистраторов линий передачи данных.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/6

МАРКИРОВКА МЕСТ АВАРИЙНОГО ВСКРЫТИЯ ФЮЗЕЛЯЖА (см. п. 6.2.4)



6.3.1. Самописцы полетных данных и бортовые системы регистрации данных

Примечание. Регистрируемые параметры перечислены в таблицах А8-1 и А8-3 добавления 8.

6.3.1.1. Применимость

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

- a) FDR, которые регистрируют по крайней мере первые 16 параметров, перечисленных в таблице А8-1 добавления 8 настоящих правил; или
- b) AIR или AIRS класса С, которые регистрируют по крайней мере отображаемые пилоту(ам) параметры траектории полета и скорости, определенные в п. 2.2.3 добавления 8 настоящих правил; или
- c) ADRS, которая регистрирует по крайней мере первые 7 параметров, указанных в таблице А8-3 добавления 8 настоящих правил.


Примечание 1. "Заявка на получение сертификата типа, связана с датой подачи заявки на получение первоначального "сертификата типа" определенного типа самолета, а не с датой сертификации отдельных вариантов или модификаций основной модели.

Примечание 2. Классификация AIR или AIRS приведена в п. 6.2 добавления 8 настоящих правил.

6.3.1.1.2. Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, необходимо оснащать:


- a) FDR, которые должны регистрировать по крайней мере первые 16 параметров, указанных в таблице А8-1 добавления 8; или
- b) AIR или AIRS класса С, которые должны регистрировать по крайней мере отображаемые пилоту(ам) параметры траектории полета и скорости, как определено в п. 2.2.3 добавления 8; или
- c) ADRS, которая должна регистрировать по крайней мере первые 7 параметров, указанных в таблице А8-3 добавления 8

6.3.1.1.3. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, оснащаются FDR, который

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/7

регистрирует по крайней мере первые 32 параметра, указанных в таблице А8-1 добавления 8.

- 6.3.1.1.4. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг и до 27 000 кг включительно, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, оснащаются FDR, который регистрирует по крайней мере первые 16 параметров, указанных в таблице А8-1 добавления 8.
- 6.3.1.1.5. Все многодвигательные самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1990 года или после этой даты, следует оснащать FDR, который должен регистрировать по крайней мере первые 16 параметров, указанных в таблице А8-1 добавления 8.
- 6.3.1.1.6. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы до 1 января 1989 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, за исключением тех, которые указаны в п. 6.3.1.1.8, оснащаются FDR, который регистрирует по крайней мере первые пять параметров, указанных в таблице А8-1 добавления 8.
- 6.3.1.1.7. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, но до 1 января 1989 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, за исключением тех, которые указаны в п. 6.3.1.1.8, следует оснащать FDR, который должен регистрировать по крайней мере первые 9 параметров, указанных в таблице А8-1 добавления 8.
- 6.3.1.1.8. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, но до 1 января 1989 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, оснащаются FDR, который регистрирует по крайней мере первые 16 параметров, указанных в таблице А8-1 добавления 8.
- 6.3.1.1.9. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы до 1 января 1987 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, следует оснащать FDR, которые должны регистрировать в дополнение к первым 5 параметрам, указанным в таблице А8-1 добавления 8, такие дополнительные параметры, какие необходимы для целей определения:
- a) а) пространственного положения самолета на траектории полета;
 - b) основных сил, действующих на самолет и определяющих траекторию его полета, а также происхождения таких основных сил.
- 6.3.1.1.10. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые выданы после 1 января 2005 года, оборудуются FDR, который регистрирует по крайней мере первые 78 параметров, указанных в таблице А8-1 добавления 8.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	6/8
Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация			

6.3.1.1.11. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2023 года или после этой даты, оснащаются FDR, способным регистрировать по крайней мере 82 параметра, указанных в таблице А8-1 добавления 8.

6.3.1.1.12. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, следует оснащать FDR, способным регистрировать по крайней мере 82 параметра, указанных в таблице А8-1 добавления 8.

6.3.1.2. Технология регистрации

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

6.3.1.3. Длительность записи

Все FDR способны сохранять информацию, зарегистрированную в течение по крайней мере последних 25 ч их работы, за исключением FDR типа IIA, который способен сохранять информацию, зарегистрированную в течение по крайней мере последних 30 мин его работы.

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

6.3.2.1. Применимость

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


6.3.2.1.2. Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты и которые должны управляться более чем одним пилотом, следует оснащать или CVR, или CARS

6.3.2.1.3. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, оснащаются CVR.

6.3.2.1.4. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы до 1 января 1987 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, оснащаются CVR.

6.3.2.1.5. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы до 1 января 1987 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг и до 27 000 кг включительно, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, следует оснащать CVR.

6.3.2.2. Технология регистрации

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	6/9
Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация			

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

6.3.2.3. Длительность записи

6.3.2.3.1. Все CVR сохраняют информацию, записанную в течение по крайней мере последних 2 ч их работы.

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

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

6.3.2.4. Резервный источник питания бортового речевого самописца

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

Примечание 1. "Резервный" означает отдельный, независимый от основного источник электропитания, подающего электропитание на CVR. Использование аккумуляторов самолета или других источников питания является приемлемым при условии, что выполнены вышеуказанные требования и под угрозу не поставлено электропитание жизненно важных потребителей или не возникло перегрузки электросети.

Примечание 2. Когда функция CVR объединена в одном блоке с другими записывающими функциями, в этом случае разрешается обеспечивать электропитание и других функций.


6.3.2.4.2. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2018 года или после этой даты, оснащаются в соответствии с определением п. 6.3.2.4.1 резервным источником электропитания, который обеспечивает электропитанием основной CVR в случае применения комбинации самописцев.

6.3.2.4.3. Все самолёты с максимальной сертифицированной взлётной массой более 27 000 кг, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 2018 года или после этой даты, следует оснащать в соответствии с требованиями п. 6.3.2.4.1 запасным источником питания, который, по крайней мере, обеспечивает электропитание одного CVR.

6.3.3. Регистраторы линии передачи данных

6.3.3.1. Применимость

6.3.3.1.1. На всех самолетах, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, на которых используются какие-либо перечисленные в п. 5.1.2 добавления 8 виды применения связи по линии передачи данных и предусматривается установка CVR, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются бортовым самописцем.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/10

6.3.3.1.2. На всех самолетах, модифицированных 1 января 2016 года или после этой даты в целях установки и использования каких-либо перечисленных в п. 5.1.2 добавления 8 видов применения связи по линии передачи данных, и на которых предусматривается установка CVR, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются бортовым самописцем.

Примечание 1. В настоящее время связь по линии передачи данных ведется в рамках ATN или воздушными судами, оборудованными FANS 1/A.

Примечание 2. AIR класса В может служить средством регистрации сообщений, связанных с видами применения связи по линии передачи данных, которые передаются на борт и с борта самолета в тех случаях, когда нецелесообразно или чрезмерно дорого регистрировать на FDR или CVR сообщения, связанные с видами применения связи по линии передачи данных.

Примечание 3. "Модификации воздушного судна" означают модификации для установки оборудования связи по линии передачи данных на воздушном судне (например, конструктивное исполнение, проводка).

6.3.3.1.3. На всех самолетах, 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 8 видов применения связи по линии передачи данных, сообщения, передаваемые по такой линии связи, следует регистрировать ударостойким бортовым самописцем

6.3.3.2. Длительность записи.

Минимальная длительность записи равна длительности записи на CVR.

6.3.3.3. Корреляция

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

6.3.4. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина"

6.3.4.1. Применимость.


6.3.4.1.1. Все самолеты с максимальной взлетной массой более 27000 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2023 года или после этой даты, оснащаются ударостойким бортовым самописцем, регистрирующим информацию, отображаемую летному экипажу на электронных дисплеях, а также манипулирование включателями и переключателями летным экипажем, как определено в добавлении 8.

6.3.4.1.2. Все самолеты с максимальной взлетной массой более 5700 кг и до 27 000 кг включительно, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2023 года или после этой даты, следует оснащать ударостойким бортовым самописцем, регистрирующим информацию, отображаемую летному экипажу на электронных дисплеях, а также манипулирование включателями и переключателями летным экипажем, как определено в добавлении 8..

6.3.4.2. Длительность записи

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

6.3.4.3. Корреляция

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	6/11
Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация			

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

6.3.5. Бортовые самописцы. Общие положения

6.3.5.1. Конструкция и установка

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

6.3.5.2. Эксплуатация

6.3.5.2.1. Бортовые самописцы в течение полетного времени не выключаются.

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

Примечание 1. Необходимость изъятия записей, сделанных самописцем на борту воздушного судна, будет определяться полномочным органом государства, в котором проводится расследование, с учетом серьезности инцидента и его обстоятельств, включая последствия для эксплуатации.

Примечание 2. Положения об ответственности эксплуатанта за сохранение записей бортовых самописцев содержатся в п. 11.6.

6.3.5.3. Сохранение эксплуатационной пригодности

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

Примечание. Процедуры осмотра систем бортовых самописцев приводятся в добавлении 8.

6.3.5.4. Электронная документация бортового самописца


Документация, связанная с параметрами FDR и ADRS, которая предоставляется эксплуатантами в ОРАПИ должна быть в электронном формате, и при этом необходимо учитывать отраслевые спецификации.

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

6.3.5.5. Комбинированные самописцы

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

6.3.5.5.2. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 15000 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2016 года или после этой даты и которые требуется оснащать как CVR, так и FDR, оснащаются двумя комбинированными самописцами (FDR/CVR). Один самописец размещается, насколько это практически возможно, ближе к кабине экипажа, а второй самописец размещается, насколько это практически возможно, дальше в хвостовой части самолета.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	6/12
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

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

Примечание. Требование п. 6.3.4.5 может быть выполнено путем оснащения самолетов двумя комбинированными самописцами (один в передней части, а второй в хвостовой части) или отдельными устройствами.

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

6.3.6. Восстановление данных бортовых самописцев

6.3.6.1. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, и заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2021 года или после этой даты, оснащаются средствами, утвержденными Агентством «Узавиация», для своевременного восстановления и предоставления данных бортовых самописцев.

6.3.6.2. При утверждении средств для своевременного предоставления данных бортовых самописцев Агентство «Узавиация» принимает во внимание следующее:

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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся утверждения средств для своевременного предоставления данных бортовых самописцев, содержится в Руководстве по определению местоположения терпящих бедствие воздушных судов и восстановлению данных бортовых самописцев (GM-GEN-059).

6.4. Все самолеты, выполняющие полеты по ПВП

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

- a) магнитным компасом;
- b) точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;
- c) точным барометрическим высотомером;
- d) указателем воздушной скорости;
- e) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.


6.4.2. Самолеты, которые выполняют контролируемые полеты по ПВП, оснащаются в соответствии с требованиями п. 6.9.

6.5. Все самолеты: полеты над водной поверхностью

6.5.1. **Гидросамолеты**

Все гидросамолеты при выполнении любых полетов имеют следующее оснащение:

- a) по одному спасательному жилету или равноценному индивидуальному плавсредству

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/13

на каждого находящегося на борту человека; эти средства располагаются таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места, занимаемого лицом, для которого они предназначены;

- b) оборудование, подающее звуковые сигналы, предписанные международными правилами предупреждения столкновений судов в море там, где это применимо;
- c) один морской якорь (плавучий).

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

6.5.2. Сухопутные самолеты

6.5.2.1. Сухопутные самолеты имеют на борту оснащение, указанное в п. 6.5.2.2:

- a) при полете над водными пространствами на расстоянии более 93 км (50 м. миль) от берега, когда речь идет о сухопутных самолетах, эксплуатируемых в соответствии с положениями пп. 5.2.9 и 5.2.10;
- b) при полете по маршруту над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования, когда речь идет о всех остальных сухопутных самолетах;
- c) при взлете и посадке на аэродроме, где, по мнению Агентства «Узавиация», траектория взлета или захода на посадку проходит над водным пространством таким образом, что в случае какого либо происшествия имеется вероятность вынужденной посадки на воду.

6.5.2.2. Оснащение, упоминаемое в п. 6.5.2.1, состоит из спасательных жилетов или равноценных индивидуальных плавсредств, по одному на каждого находящегося на борту человека; причем они располагаются таким образом, чтобы человек мог легко достать со своего кресла или спального места предназначенное для него плавсредство.

Примечание 1. В категорию "сухопутные самолеты" входят самолеты-амфибии, эксплуатируемые как сухопутные самолеты.


Примечание 2. Спасательные жилеты, доступные с кресел или спальных мест в отсеках для отдыха членов экипажа, требуются только в тех случаях, когда соответствующие кресла или спальные места используются при взлете и посадке.

Примечание 3. Информация, касающаяся приемлемых методов обеспечения соответствия данному требованию, в частности применительно к младенцам, содержится в дополнении D к главе 11 Рекомендаций по подготовке Руководства по производству полетов GM-GEN-072.

6.5.3. Все самолеты: полеты большой протяженности над водным пространством

6.5.3.1. На всех самолетах, выполняющих полеты по маршрутам, на которых самолет может находиться над водной поверхностью или на удалении от поверхности земли, пригодной для аварийной посадки, соответствующем 120 мин полета на крейсерской скорости и 740 км (400 м. миль), в зависимости от того, что меньше, если воздушное судно выполняет полет в соответствии с п. 5.2.9 или п. 5.2.10, и на удалении, соответствующем 30 мин полета или 185 км (100 м. миль), в зависимости от того, что меньше, для всех других воздушных судов, в дополнение к оборудованию, предусмотренному соответственно в п. 6.5.1 или п. 6.5.2, устанавливается следующее оборудование:

- a) спасательные плоты в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей, расположены таким образом, чтобы облегчить их быстрое

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	6/14
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

применение в аварийной обстановке, и оснащенные таким аварийно спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которое отвечает условиям выполняемого полета;

- b) оборудование для подачи сигналов бедствия с помощью сигнальных ракет, описанных в AR-GEN-001;
- c) как можно скорее, но не позднее 1 января 2018 года, на всех самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг в соответствии с правилами безопасности устанавливаются подводные приводные устройства, работающие на частоте 8,8 кГц. Минимальное время работы такого автоматически включаемого подводного приводного устройства составляет 30 дней, и его запрещено устанавливать внутри крыльев или хвостового оперения.

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

- 6.5.3.2. Каждый спасательный жилет и равноценное индивидуальное плавсредство, когда оно имеется на борту в соответствии с положениями пп. 6.5.1 а), 6.5.2.1 и 6.5.2.2, оснащается средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей за исключением тех случаев, когда в соответствии с требованием п. 6.5.2.1 с) предусматриваются вместо спасательных жилетов другие индивидуальные плавсредства.

6.6. Все самолеты: полеты над специально обозначенными районами суши


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

6.7. Все самолеты: высотные полеты

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

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

- 6.7.1. Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление в кабинах летного экипажа и пассажиров составляет менее 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п. 4.3.9.1
- 6.7.2. Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 700 гПа, но который оснащен средствами поддержания давления в кабинах летного экипажа и пассажиров на уровне, превышающем 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п. 4.3.9.2.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	6/15
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

- 6.7.3. Герметизированные самолеты, введенные в эксплуатацию 1 июля 1962 года или после этой даты и предназначенные для полетов на высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, оборудуются средствами сигнализации, предупреждающими летный экипаж о любой опасной степени разгерметизации.
- 6.7.4. Герметизированные самолеты, введенные в эксплуатацию до 1 июля 1962 года и предназначенные для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, следует оборудовать средствами сигнализации, предупреждающими летный экипаж о любой опасной степени разгерметизации.
- 6.7.5. Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, или который, если выполняет полеты на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет более 376 гПа, не может безопасно снизиться в течение 4 мин до абсолютной высоты, где атмосферное давление составляет 620 гПа, и которому индивидуальное удостоверение о годности к полетам было выдано 9 ноября 1998 года или позже, оснащается автоматически разворачиваемым кислородным оборудованием в соответствии с требованиями п. 4.3.9.2. Общее число кислородных приборов превышает количество мест для пассажиров и членов обслуживающего экипажа как минимум на 10 %.
- 6.7.6. Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, или который, если выполняет полеты на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет более 376 гПа, не может безопасно снизиться в течение 4 мин до абсолютной высоты полета, где атмосферное давление составляет 620 гПа, и которому индивидуальное удостоверение о годности к полетам было выдано до 9 ноября 1998 года, следует оснащать автоматически разворачиваемым кислородным оборудованием в соответствии с требованиями п. 4.3.9.2. Общее число кислородных приборов должно превышать количество мест для пассажиров и членов обслуживающего экипажа как минимум на 10 %.

6.8. Все самолеты: полеты в условиях обледенения


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

6.9. Все самолеты: полеты по правилам полетов по приборам

- 6.9.1. Все самолеты, когда они выполняют полеты по правилам полетов по приборам или когда невозможно выдерживать их желаемое пространственное положение без использования одного или нескольких пилотажных приборов, оснащаются:
- а) магнитным компасом;
 - б) точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;
 - в) двумя точными барометрическими высотомерами со счетчиком и барабанно-стрелочным отсчетом или эквивалентной индикацией данных.

Примечание. Ни трехстрелочный высотомер, ни высотомер с барабанно-стрелочным отсчетом не отвечают требованию, изложенному в п. 6.9.1 с);

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

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	6/16
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

- e) указателем поворота и скольжения;
- f) указателем пространственного положения (авиагоризонтом);
- g) указателем курса (гироскопом).

Примечание. Выполнение требований, содержащихся выше в п. 6.9.1 e), f) и g), можно обеспечить путем использования комбинированных приборов или комплексных командных пилотажных систем при условии сохранения такой же гарантии от полного отказа, какая предусмотрена для каждого из трех вышеуказанных приборов;

- h) устройством, указывающим, в достаточной ли степени обеспечивается электропитание гироскопического прибора;
- i) указателем температуры наружного воздуха, устанавливаемым в кабине летного экипажа;
- j) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения;
- к) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

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

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

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

6.10. Все самолеты: ночные полеты

Все самолеты, выполняющие ночные полеты, оснащаются:


- a) всеми видами оборудования, перечисленными в п. 6.9;
- b) огнями, требуемыми AR-GEN-001 для воздушных судов, находящихся в полете или на рабочей площадке аэродрома.

Примечание. Технические требования к огням, удовлетворяющим требованиям AR-GEN-001 для навигационных огней, содержатся в добавлении 1. Общие характеристики огней определены в АПРУз-23; АПРУз-25, АПРУз-27, АПРУз-29.

- c) двумя посадочными фарами.

Примечание. Самолеты, которые не сертифицированы в соответствии с положениями АПРУз-23, АПРУз-25 и которые оборудованы одной посадочной фарой с двумя нитями накала, имеющими отдельное питание, будут рассматриваться как удовлетворяющие положениям п. 6.10 c);

- d) подсветом для всех приборов и оборудования, которые имеют важное значение для

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	6/17
Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация			

безопасной эксплуатации самолета и которыми пользуется летный экипаж;

- e) светильниками во всех пассажирских салонах;
- f) автономным переносным фонарем на рабочем месте каждого члена экипажа.

6.11. Герметизированные самолеты, выполняющие пассажирские перевозки: метеорологический радиолокатор

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

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

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

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

6.13. Все самолеты, соответствующие содержащимся в ПКМ 354 требованиям сертификации по шуму

На борту самолета находится документ, удостоверяющий сертификацию самолета по шуму. Если такой документ или соответствующее свидетельство, удостоверяющее сертификацию по шуму, о которой идет речь в другом документе, утвержденном Агентством «Узавиация», выпускаются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык.

Примечание. Удостоверяющие данные могут содержаться в любом находящемся на борту документе, который утвержден Агентством «Узавиация».

6.14. Указатель числа Маха


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

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

6.15. Самолеты, подлежащие оснащению системами предупреждения о близости земли (GPWS)

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

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

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	6/18
Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация			


- 6.15.3. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых составляет 5700 кг или менее и на борту которых разрешен провоз более 5, но не более 9 пассажиров, должны быть оборудованы системой предупреждения о близости земли, обеспечивающей предупреждения согласно п. 6.15.8 а) и с), предупреждение о недостаточном запасе высоты над местностью и функцию оценки рельефа местности в направлении полета.
- 6.15.4. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых составляет 5700 кг или менее и на борту которых разрешен провоз более 5, но не более 9 пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2026 года или после этой даты, оборудуются системой предупреждения о близости земли, обеспечивающей выдачу информации согласно п. 6.15.7 а) и с), предупреждения о недостаточном запасе высоты над местностью и реализацию функции оценки рельефа местности в направлении полета.
- 6.15.5. Все самолеты с поршневыми двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли, обеспечивающей предупреждения согласно п. 6.15.8 а) и с), предупреждение о недостаточном запасе высоты над местностью и имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.
- 6.15.6. Система предупреждения о близости земли обеспечивает автоматическую передачу своевременных и четких предупреждений летному экипажу о потенциально опасной близости земной поверхности.
- 6.15.7. Система предупреждения о близости земли срабатывает, если не оговорено иное, в следующих случаях:
- а) чрезмерная скорость снижения;
 - б) чрезмерная скорость сближения с земной поверхностью;
 - с) чрезмерная потеря высоты после взлета или ухода на второй круг;
 - д) недостаточный запас высоты над местностью при полете в конфигурации, не соответствующей посадочной;
 - 1) шасси не зафиксированы в выпущенном положении;
 - 2) положение закрылков не соответствует посадочному;
 - е) чрезмерное снижение ниже глиссады захода на посадку по приборам.

6.16. Места членов кабинного экипажа на самолетах, перевозящих пассажиров

- 6.16.1. **Самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы 1 января 1981 года или после этой даты**

Все самолеты оборудуются обращенным вперед или назад креслом (под углом до 15° к продольной оси самолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом кабинного экипажа, в функции которого входит выполнение положений п. 12.1 относительно аварийной эвакуации.

- 6.16.2. **Самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы до 1 января 1981 года**

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/19

Все самолеты должны быть оборудованы обращенным вперед или назад креслом (под углом до 15° к продольной оси самолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом кабинного экипажа, в функции которого входит выполнение положений п. 12.1 относительно аварийной эвакуации.

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

6.16.3. Места членов кабинного экипажа, устанавливаемые в соответствии с пп. 6.16.1 и 6.16.2, располагаются около аварийных выходов на уровне пола и других аварийных выходов, которые предусматриваются Агентством «Узавиация» для аварийной эвакуации.

6.17. Аварийный приводной передатчик (ELT)

6.17.1. Все самолеты должны иметь на борту автоматический ELT.

6.17.2. За исключением случаев, указанных в п. 6.17.3, все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT или двумя ELT любого типа.

6.17.3. Все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года, оснащаются как минимум двумя ELT, один из которых является автоматически

- a) а) как минимум двумя ELT, один из которых является автоматическим; или
- b) как минимум одним ELT и имеют функциональные возможности, отвечающие требованиям п. 6.18.

Примечание. В том случае, если требованиям п. 6.18 отвечает другая система, автоматического ELT не требуется.


6.17.4. За исключением случаев, указанных в п. 6.17.5, все самолеты, на борту которых разрешен провоз 19 или менее пассажиров, оснащаются как минимум одним ELT любого типа.

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

6.17.6. Оборудование ELT, устанавливаемое на борту в соответствии с требованиями пп. 6.17.1, 6.17.2, 6.17.3, 6.17.4 и 6.17.5, функционирует согласно надлежащим положениям AR-ANS-009.

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

6.18. Определение местоположения самолета, терпящего бедствие

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/20

- 6.18.1. Начиная с 1 января 2025 года все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2024 года или после этой даты, если они терпят бедствие, по крайней мере ежеминутно передают в автономном режиме информацию, на основании которой эксплуатант может определить их местоположение, в соответствии с положениями добавления 9
- 6.18.2. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5 700 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, если они терпят бедствие, должны по крайней мере ежеминутно передавать в автономном режиме информацию, на основании которой может быть определено их местоположение, в соответствии с положениями добавления 9.
- 6.18.3. Эксплуатант предоставляет информацию о самолете, терпящем бедствие, соответствующим организациям, определяемым Агентством «Узавиация».

Примечание 1. См. п. 4.2.1.3.1, содержащий информацию об обязанностях эксплуатанта при использовании третьих сторон.


Примечание 2. Эксплуатационные процедуры для мониторинга и оперативного предоставления соответствующим организациям информации о местоположении терпящего бедствие воздушного судна содержатся в разделе 10 тома III PANS-OPS

6.19. Самолеты, которые должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II)

- 6.19.1. Все самолеты с турбинными двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оборудуются бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II).
- 6.19.2. Все самолеты следует оборудовать бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II).
- 6.19.3. Бортовая система предупреждения столкновений функционирует согласно требованиям соответствующих положений AR-ANS-011.

6.20. Требования, касающиеся приемоответчиков, передающих данные о барометрической высоте

- 6.20.1. Все самолеты оборудуются приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте и функционирующим согласно требованиям соответствующих положений AR-ANS-011.
- 6.20.2. Все самолеты, в отношении которых индивидуальный сертификат летной годности впервые выдан после 1 января 2009 года, оборудуются источником данных, который предоставляет информацию о барометрической высоте с точностью 7,62 м (25 фут) или более высокой точностью.
- 6.20.3. Все самолеты оборудуются источником данных, который предоставляет информацию о барометрической высоте с точностью 7,62 м (25 фут) или более высокой точностью.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/21

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

Примечание 1. Данные положения повысят эффективность бортовых систем предупреждения столкновений, а также обслуживания воздушного движения с использованием радиолокатора режима S. В частности, функции слежения значительно улучшаются при точности 7,62 м (25 фут) или более высокой точности.

Примечание 2. Ответы приемоответчиков в режиме S всегда сообщают барометрическую высоту через приращения в 30,50 м (100 фут) независимо от точности исходных данных.

6.21. Микрофоны

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

6.22. Турбореактивные самолеты. Система заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра

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

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


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

Для выдачи разрешения в соответствии с п. 4.9.1 все самолеты, эксплуатируемые одним пилотом по ППП или ночью, оснащаются:

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

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

Несмотря на пп. 4.2.8.1.1–4.2.8.1.3 главы 4, в тех случаях, когда самолеты оборудованы

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/22

системами автоматической посадки, HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS, или любым сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, критерии использования этих систем для обеспечения безопасности полетов самолетов устанавливаются Агентством «Узавиация».

Примечание. Информация, касающаяся систем автоматической посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, EVS, SVS или CVS, содержится в Руководстве по всепогодным полетам (GM-GEN-052)

6.25. Электронные полетные планшеты (EFB)

Примечание. Инструктивный материал о составе оборудования, функциях и специальном утверждении EFB содержится в Руководстве по электронным полетным планшетам (GM-GEN-058).

6.25.1. Оборудование EFB

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

6.25.2. Функции EFB

6.25.2.1. При использовании EFB на борту самолета эксплуатант:

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

Примечание. Инструктивный материал по оценкам риска для безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (GM-GEN-010).


6.25.2.2. Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение на использование функций EFB для обеспечения безопасности полетов самолетов.

6.25.3. Специальное утверждение EFB

При выдаче специального утверждения на использование EFB Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы:

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


Примечание. Инструктивный материал по оценкам риска для безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (GM-GEN-010).

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/23


6.26. Система информирования и оповещения о выкатывании за пределы впп (roaas) для самолетов с газотурбинными двигателями

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

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

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/24

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	7/1
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

7. ГЛАВА - БОРТОВОЕ СВЯЗНОЕ И НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

7.1. Связное оборудование

7.1.1. Самолет оснащается связным радиооборудованием, способным:

- a) поддерживать двустороннюю связь в целях аэродромного диспетчерского обслуживания;
- b) принимать метеорологическую информацию в любое время в ходе полета;
- c) поддерживать двустороннюю связь в любое время в ходе полета по крайней мере с одной авиационной станцией и с такими другими авиационными станциями и на таких частотах, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

Примечание. Требования п. 7.1.1 считаются выполненными, если будет продемонстрирована указанная здесь способность поддерживать связь в нормальных для данного маршрута условиях распространения радиоволн.

7.1.2. Связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц обеспечивается с помощью радиооборудования, требуемого в соответствии с п. 7.1.1.

7.1.3. При полетах в определенных районах воздушного пространства или по маршрутам, где установлен соответствующий тип RCP, самолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 7.1.1:

- a) оснащается оборудованием связи, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной спецификацией RCP;
- b) имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RCP, указанных в летном руководстве или другой документации на самолет, утверждённой государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
- c) имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RCP, включенных в MEL.


Примечание. Информация о концепции связи и наблюдении, основанных на характеристиках (PBCS), и инструктивный материал о ее внедрении содержатся в Руководстве по связи и наблюдению, основанных на характеристиках (PBCS) (GM-GEN-055).

7.1.4. При полетах, где установлена спецификация RCP для PBC, Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:

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

7.1.5. Агентство «Узавиация» обеспечивает применительно к самолетам, указанным в п. 7.1.3, наличие надлежащих положений, касающихся:

- a) а) получения донесений об отмеченных характеристиках связи от программ контроля, установленных в соответствии с п. 3.3.5.2 главы 3 AR-ANS-001;

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	7/2

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

7.2. Навигационное оборудование

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

- a) в соответствии с рабочим планом полета и
- b) в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения,

за исключением тех случаев, когда (если это не запрещается соответствующим полномочным органом) навигация в ходе полета по правилам визуальных полетов осуществляется с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами.

7.2.2. При полетах, где установлена соответствующая навигационная спецификация для RBN, самолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 7.2.1:

- a) оснащен навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной(ыми) навигационной(ыми) спецификацией(ями);
- b) имеет информацию о возможностях самолета соответствовать навигационным спецификациям, указанных в летном руководстве или другой документации на самолет, утвержденной государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
- c) имеет информацию о возможностях самолета соответствовать навигационным спецификациям, включенных в MEL.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся документации по самолету, приведен в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (GM-GEN-053).

7.2.3. При полетах, где установлена навигационная спецификация для PBN, Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:


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

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся риска для безопасности полетов при выполнении полетов в условиях PBN и способов его уменьшения (в соответствии с AR-SMS-001), содержится в Руководстве по эксплуатационному утверждению навигации, основанной на характеристиках (PBN) (GM-GEN-057).

Примечание 2. Управление электронными навигационными данными является неотъемлемой частью штатных и нештатных процедур.

7.2.4. Агентство «Узавиация» специально утверждает полеты на основе санкционированных требуемых (AR) навигационных спецификаций PBN.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся специального утверждения

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	7/3
Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация			

санкционированных требуемых (AR) навигационных спецификаций PBN, содержится в Руководстве по эксплуатационному утверждению навигации, основанной на характеристиках (PBN) (GM-GEN-057).

7.2.5. При полетах в определенных участках воздушного пространства, в котором в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS), на борту воздушного судна устанавливается навигационное оборудование, которое:

- a) a) обеспечивает летному экипажу непрерывную индикацию выдерживания линии пути или отклонения от нее с требуемой степенью точности в любой точке вдоль этой линии пути и
- b) разрешается Агентством «Узавиация» для применения в полетах с соответствующими MNPS

Примечание. Предписанные технические требования к минимальным навигационным характеристикам и правила их применения опубликованы в Дополнительных региональных правилах (Doc 7030).

7.2.6. Для выполнения полетов в определенных частях воздушного пространства, где на основании регионального аэронавигационного соглашения между FL 290 и 410 включительно применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут):


- a) самолет оснащается оборудованием, которое может обеспечить:
 - 1) индикацию в кабине экипажа эшелона полета, на котором выполняется полет;
 - 2) выдерживание в автоматическом режиме выбранного эшелона полета;
 - 3) предупреждение членов экипажа о наличии отклонения от выбранного эшелона полета. Пороговое значение отклонения при выдаче предупреждения не превышает ± 90 м (300 фут);
 - 4) автоматическое представление данных о барометрической абсолютной высоте;
- b) Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение на выполнение полетов в условиях RVSM;

7.2.7. До выдачи специального утверждения RVSM, требуемого в соответствии с п. 7.2.4 b), Агентство «Узавиация» убеждается в том, что:

- a) возможности самолета осуществлять вертикальную навигацию удовлетворяют требованиям, указанным в добавлении 4;
- b) эксплуатант ввел соответствующие процедуры, связанные с практикой и программами сохранения летной годности (техническое обслуживание и ремонт);
- c) эксплуатант ввел для летных экипажей соответствующие процедуры выполнения полетов в воздушном пространстве RVSM.

Примечание. Специальное утверждение RVSM действует в глобальном масштабе при условии, что любые специфические для данного региона эксплуатационные процедуры отражены в руководстве по производству полетов или соответствующем инструктивном материале для экипажей.

7.2.8. Агентство «Узавиация», при необходимости в консультации с государством регистрации, если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации, обеспечивает в отношении самолетов, указанных в п. 7.2.4, наличие надлежащих положений, касающихся:

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	7/4

- a) получения от контрольных агентств, созданных в соответствии с п. 3.3.4.1 AR-ANS-001, отчетов о характеристиках выдерживания относительной высоты, и
- b) предприятия срочных корректирующих действий в отношении отдельных воздушных судов или типовых групп воздушных судов, которые определены в таких отчетах как не отвечающие требованиям выдерживания относительной высоты для выполнения полетов в воздушном пространстве, где применяется RVSM.

7.2.9. Агентство «Узавиация», выдав специальное утверждение RVSM эксплуатанту, требует от эксплуатанта гарантию того что характеристики выдерживания относительной высоты не менее двух самолетов каждой типовой группы воздушных судов эксплуатанта контролируются как минимум один раз в два года или с интервалом 1000 ч налета на самолет, в зависимости от того, какой период больше. Если типовая группа воздушных судов эксплуатанта включает один самолет, контроль за этим самолетом осуществляется в установленный период.

Примечание. Для выполнения этого требования могут использоваться данные контроля, полученные в рамках любой региональной программы контроля, учрежденной в соответствии с п. 3.3.5.2 AR-ANS-001.

7.2.10. В случае применения в воздушном пространстве Республики Узбекистан полётов с применением RVSM, или в случае если Агентство «Узавиация» выдаёт специальное утверждение RVSM своим эксплуатантам, должны устанавливаться положения и процедуры, обеспечивающие предприятие соответствующих действий в отношении воздушных судов и эксплуатантов, выполняющих полеты в воздушном пространстве RVSM без действующего специального утверждения RVSM.


Примечание 1. Эти положения и процедуры должны учитывать ситуацию, когда рассматриваемое воздушное судно выполняет полеты без утверждения в воздушном пространстве с применением правил RVSM, и ситуацию, когда эксплуатант, в отношении которого Агентство «Узавиация» несет ответственность за надзор за соблюдением установленных правил, выполняет полеты без требуемого специального утверждения в воздушном пространстве другого государства.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся специального утверждения воздушных судов для производства полетов в воздушном пространстве с RVSM, содержится в Руководстве по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонами полета 290 и 410 включительно (GM-GEN-039).

7.2.11. Самолет в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием, которое в случае отказа одного из элементов оборудования на любом этапе полета позволит самолету продолжать полет согласно п. 7.2.1 и, в соответствующих случаях, пп. 7.2.2, 7.2.3 и 7.2.4.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся бортового оборудования, которое необходимо для выполнения полетов в воздушном пространстве, где применяется RVSM, содержится в Руководстве по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонами полета 290 и 410 включительно (Doc 9574).

7.2.12. При полетах, в ходе которых планируется производить посадку в приборных метеорологических условиях, самолет оснащается радиооборудованием, способным принимать сигналы, помогающие вывести самолет в точку, откуда может быть произведена визуальная посадка. Это оборудование способно обеспечить такое наведение на каждом аэродроме, где планируется посадка в метеорологических условиях полета по приборам, и на любых намеченных запасных аэродромах.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	7/5

7.3. Оборудование наблюдения

- 7.3.1. Самолет оснащается оборудованием наблюдения, которое позволяет ему выполнять полет в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения.
- 7.3.2. При полетах, где оборудование наблюдения должно соответствовать спецификации RSP для наблюдения, основанного на характеристиках (PBS), самолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 7.3.1:
- оснащается оборудованием наблюдения, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной(ыми) спецификацией(ями) RSP;
 - имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RSP, указанных в летном руководстве или другой документации на самолет, утвержденной государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
 - имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RSP, включенных в MEL.

Примечание 1. Информация об оборудовании наблюдения содержится в Руководстве по авиационному наблюдению (GM-GEN-056).


Примечание 2. Информация о спецификациях RSP для наблюдения, основанного на характеристиках, содержится в Руководстве по требуемым характеристикам связи (RCP) (GM-GEN-055).

- 7.3.3. При полетах, где установлена спецификация RSP для PBS, Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:
- штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий на случай непредвиденных обстоятельств;
 - требования к уровню квалификации и подготовки летного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RSP;
 - программу подготовки соответствующего персонала сообразно задачам планируемой деятельности;
 - надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RSP.
- 7.3.4. Агентство «Узавиация» обеспечивает применительно к самолетам, указанным в п. 7.3.2, наличие надлежащих положений, касающихся:
- получения донесений об отмеченных характеристиках наблюдения от программ контроля, установленных в соответствии с п. 3.3.5.2 главы 3 AR-ANS-001;
 - принятия незамедлительных корректирующих мер в отношении конкретных воздушных судов, типов воздушных судов или эксплуатантов, указанных в таких донесениях как несоблюдающих требования спецификации RSP.

7.4. Установка оборудования

Установка оборудования осуществляется таким образом, чтобы отказ каждого отдельного элемента, необходимого либо для связи, либо для навигации, либо для того и другого, не приводил к отказу другого элемента, необходимого для навигации или связи.

7.5. Управление электронными навигационными данными

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	7/6

7.5.1. Эксплуатант не использует продукты электронных навигационных данных, обработанные для применения на борту и на земле, если Агентство «Узавиация» не утвердило процедуры эксплуатанта, обеспечивающие соответствие применяемого процесса и поставляемых продуктов приемлемым стандартам целостности и совместимость этих продуктов с заданной функцией оборудования, которое будет их использовать. Агентство «Узавиация» обеспечивает постоянный контроль эксплуатанта за процессом и продуктами.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся процессов, которым могут следовать поставщики данных, содержится в документах RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76 и RTCA DO-201A/EUROCAE ED-77.

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

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	8/1
Техническое Обслуживание Самолетов			

8. ГЛАВА - ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ САМОЛЕТОВ

Примечание 1. Используемое в настоящей главе понятие "самолет" включает двигатели, воздушные винты, узлы, вспомогательные агрегаты, приборы, оборудование и аппаратуру, в том числе аварийно-спасательное оборудование.

Примечание 2. В положениях настоящей главы упоминаются требования Агентства «Узавиация». В том случае, когда Агентство «Узавиация» и государство регистрации являются разными государствами, может потребоваться учитывать любые дополнительные требования Агентства «Узавиация».

Примечание 3. Инструктивный материал, касающийся требований к сохранению летной годности, содержится в Руководстве по летной годности (GM-AIR-001).

8.1. Обязанности эксплуатанта, связанные с техническим обслуживанием

8.1.1. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы в соответствии с процедурами, приемлемыми для Агентства «Узавиация»:

- a) каждый самолет, который они эксплуатируют, поддерживался в пригодном для выполнения полетов состоянии;
- b) эксплуатационное и аварийное оборудование, необходимое для планируемого полета, являлось исправным;
- c) удостоверение о годности к полетам каждого самолета, который они эксплуатируют, было действительным.

8.1.2. Эксплуатант не эксплуатирует самолет, если техническое обслуживание самолета, включая любой соответствующий двигатель, воздушный винт или часть, не выполнено:

- a) организацией, отвечающей требованиям ПКМ 354, которая утверждена Агентством «Узавиация» или другим Договаривающимся государством и является приемлемой для Агентства «Узавиация»; или
- b) лицом или организацией в соответствии с процедурами, утвержденными Агентством «Узавиация»; и не выдано свидетельство о техническом обслуживании в отношении выполненного технического обслуживания.

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

8.1.4. Эксплуатант обеспечивает проведение технического обслуживания его самолетов в соответствии с программой технического обслуживания.

8.2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания

8.2.1. Эксплуатант обеспечивает наличие приемлемого для Агентства «Узавиация» руководства по регулированию технического обслуживания, которое используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и отвечает требованиям п. 11.2. При разработке этого руководства соблюдаются принципы, связанные с человеческим фактором.

Примечание. Инструктивный материал по применению принципов, связанных с человеческим фактором, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013).

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Техническое Обслуживание Самолетов	Глава/Стр.:	8/2

- 8.2.2. Эксплуатант обеспечивает внесение в руководство по регулированию технического обслуживания необходимых изменений для приведения содержащейся в нем информации в соответствие с текущими требованиями.
- 8.2.3. Экземпляры всех поправок к руководству эксплуатанта по регулированию технического обслуживания незамедлительно направляются всем организациям или лицам, которым было предоставлено руководство.
- 8.2.4. Эксплуатант предоставляет Агентству «Узавиация» и государству регистрации, в случае если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации, экземпляры руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания со всеми изменениями и/или пересмотрами, а также такими обязательными материалами, какие может потребовать Агентство «Узавиация» или государство регистрации, в случае если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации.

8.3. Программа технического обслуживания


- 8.3.1. Эксплуатант обеспечивает наличие утвержденной Агентством «Узавиация» программы технического обслуживания, которая используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и содержит информацию, предусмотренную в п. 11.3. При разработке и применении эксплуатантом программы технического обслуживания учитываются аспекты человеческого фактора.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013).

- 8.3.2. Экземпляры всех поправок к программе технического обслуживания незамедлительно направляются всем организациям и лицам, которым была предоставлена программа технического обслуживания.

8.4. Регистрируемые данные о техническом обслуживании

- 8.4.1. Эксплуатант обеспечивает хранение в течение периодов, указанных в п. 8.4.2, следующих регистрируемых данных:
- общего времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) самолета и всех агрегатов с ограниченным сроком службы;
 - текущих сведений о соответствии всей обязательной информации о сохранении летной годности;
 - соответствующих подробных данных о модификациях и ремонтах;
 - времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) после последнего капитального ремонта самолета или его агрегатов с соблюдением обязательного межремонтного срока службы;
 - текущих сведений о соблюдении программы технического обслуживания самолета;
 - подробных данных о техническом обслуживании, которые свидетельствуют о выполнении всех требований при подписании свидетельства о техническом обслуживании.
- 8.4.2. Зарегистрированные данные, указанные в п. 8.4.1 а), е) хранятся минимум в течение 90 дней после окончательного снятия с эксплуатации соответствующего агрегата, а зарегистрированные данные, указанные в п. 8.4.1 f), хранятся минимум

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	8/3
Техническое Обслуживание Самолетов			

в течение одного года после подписания свидетельства о техническом обслуживании.

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

Примечание. В контексте п. 8.4.3 решение вопроса о том, что должно рассматриваться в качестве временной смены эксплуатанта, должно приниматься Агентством «Узавиация» в свете необходимости осуществлять контроль над зарегистрированными данными, который будет зависеть от доступа к ним и возможности их обновления.

- 8.4.4. Регистрация хранимых и передаваемых в соответствии с п. 8.4 данных ведется в том виде и формате, которые обеспечивают на постоянной основе их удобочитаемость, защищенность и целостность.

Примечание 1. По своему виду и формату эти данные могут представлять собой, например, записи на бумажной основе, на пленке, электронные записи или записи в любом сочетании указанных видов.

Примечание 2. Инструктивные указания относительно электронных регистрируемых данных о поддержании летной годности воздушных судов содержатся в Руководстве по летной годности (GM-AIR-001).

8.5. Информация о сохранении летной годности

- 8.5.1. Эксплуатант самолета, максимальная взлетная сертифицированная масса которого превышает 5700 кг, контролирует, обобщает и оценивает опыт технического обслуживания и эксплуатации с точки зрения сохранения летной годности и предоставляет информацию, предписанную Агентством «Узавиация» либо государством регистрации, в случае если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации, с помощью системы, указанной в п. 3.4 GM-AIR-001

- 8.5.2. Эксплуатант самолета, максимальная сертифицированная взлетная масса которого превышает 5700 кг, получает и оценивает сведения и рекомендации в отношении сохранения летной годности, поступающие от организации, ответственной за конструкцию типа, и предпринимает действия, которые считаются необходимыми в соответствии с процедурой, приемлемой для Агентства «Узавиация» либо государства регистрации, в случае если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации.

Примечание. Инструктивный материал по интерпретации термина "организация, ответственная за конструкцию типа" содержится в Руководстве по летной годности (GM-AIR-001).

8.6. Модификации и ремонт


Все модификации и ремонты соответствуют требованиям к летной годности, принятым Агентством «Узавиация» либо государством регистрации, в случае если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации. Устанавливаются правила, обеспечивающие хранение данных, которые подтверждают соответствие требованиям к летной годности.

8.7. Утвержденная организация по техническому обслуживанию

Утвержденная организация по техническому обслуживанию отвечает требованиям ПКМ 354.

8.8. Свидетельство о техническом обслуживании

- 8.8.1. Если техническое обслуживание выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, свидетельство о техническом обслуживании

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	8/4
	Техническое Обслуживание Самолетов		

выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию в соответствии с требованиями ПКМ 354.

- 8.8.2. Если техническое обслуживание не выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, свидетельство о техническом обслуживании оформляется и подписывается лицом, имеющим надлежащее свидетельство, выданное в соответствии с AR-PEL-001, для подтверждения того, что проведенные работы по техническому обслуживанию удовлетворительно выполнены в соответствии с утвержденными данными и процедурами, приемлемыми для Агентства «Узавиация» либо государством регистрации, в случае если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации.
- 8.8.3. Если техническое обслуживание не выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, в свидетельство о техническом обслуживании включается следующая информация:
- a) основные сведения о выполненном техническом обслуживании, включая подробные сведения об использовавшихся утвержденных данных;
 - b) дата завершения такого технического обслуживания;
 - c) данные о лице или лицах, подписавших свидетельство.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	9/1
	Летный Экипаж Самолета		

9. ГЛАВА - ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ САМОЛЕТА

9.1. Состав летного экипажа

9.1.1. Летный экипаж по численности и составу отвечает требованиям, которые не ниже требований, указанных в руководстве по производству полетов. Численность летного экипажа увеличивается по сравнению с минимальной необходимой численностью, указанной в летном руководстве или в других документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам в тех случаях, когда этого требует тип используемого самолета, вид выполняемого полета и продолжительность полета между двумя пунктами, в которых происходит смена летного экипажа.

9.1.2. Бортрадист

В состав летного экипажа входит по крайней мере одно лицо, имеющее действующее свидетельство, которое выдано или узаконено Агентством «Узавиация» и которое дает право на эксплуатацию подлежащего использованию радиопередающего оборудования.

9.1.3. Бортинженер.

Когда конструкцией самолета предусматривается отдельное рабочее место для бортинженера, в состав летного экипажа входит по крайней мере один бортинженер, которому специально поручено находиться на этом рабочем месте, кроме тех случаев, когда его обязанности могут удовлетворительно выполняться другим членом летного экипажа, имеющим свидетельство бортинженера, без ущерба для выполнения прямых обязанностей.

9.1.4. Штурман.

В состав летного экипажа входит по крайней мере одно лицо, имеющее свидетельство штурмана, во всех тех случаях, когда навигация, необходимая для безопасного выполнения полета, не может в достаточной мере осуществляться пилотами при исполнении ими своих прямых обязанностей.

9.2. Обязанности членов летного экипажа в аварийной обстановке

Эксплуатант в зависимости от типа самолета определяет необходимые функции всех членов летного экипажа, которые они должны выполнять в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей. В программе подготовки, организуемой эксплуатантом, предусматривается ежегодное обучение этим функциям, включая обучение методам и правилам пользования всем аварийно спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта самолета.

9.3. Программа подготовки членов летного экипажа

9.3.1. Эксплуатант составляет и выполняет программу наземной и летной подготовки, которая утверждается Агентством «Узавиация» и гарантирует надлежащую подготовку всех членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей. Эта программа подготовки:

- a) включает средства наземной и летной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации, как это предусматривается Агентством «Узавиация»;
- b) состоит из наземной и летной подготовки на типе(ах) самолета, на котором(ых) работают члены летного экипажа;
- c) включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и исключительной обстановки или режима,

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	9/2
	Летный Экипаж Самолета		

вызванных неисправностями двигателя, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами;

- d) включает подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них;
- e) включает подготовку в целях овладения знаниями и навыками, касающимися схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе производства полетов, составление карт, характеристик работоспособности человека, включая контроль факторов угрозы и ошибок, и перевозки опасных грузов;
- f) обеспечивает проведение обучения с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, за выполнение которых они несут ответственность, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа, применительно, в частности, к нештатным или аварийным процедурам;
- g) повторяется через определенные периоды, устанавливаемые Агентством «Узавиация», и предусматривает проведение оценки подготовки.

Примечание 1. Пункт 4.2.5 запрещает производить в полете с пассажирами или грузом на борту имитацию аварийной обстановки или нештатных ситуаций.

Примечание 2. Летная подготовка в той мере, в какой это представляется целесообразным Агентству «Узавиация», может осуществляться на тренажерных устройствах имитации полета, утвержденных Агентством «Узавиация» для данной цели.

Примечание 3. Объем повторной подготовки, требуемой в соответствии с пп. 9.2 и 9.3, может меняться и необязательно должен быть таким же полным, как объем первоначальной подготовки, проведенной на конкретном типе самолета.

Примечание 4. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов или сдачи письменных экзаменов, а также другими способами по усмотрению Агентства «Узавиация».

Примечание 5. Дополнительная информация о требованиях к перевозке опасных грузов представлена в главе 14.

Примечание 6. Инструктивный материал, касающийся разработки программ подготовки в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013).


Примечание 7. Информация для пилотов и персонала по производству полетов, касающаяся параметров схем полетов и эксплуатационных процедур, приведена в GM-AGA-025. Критерии построения схем визуальных полетов и полетов по приборам приведены в GM-AGA-029. Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в PANS-OPS, и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов.

Примечание 8. Инструктивный материал по разработке программ подготовки членов летного экипажа содержится в Руководстве по подготовке персонала на основе анализа фактических данных (GM-GEN-034).

Примечание 9. С инструктивным материалом о различных средствах оценки квалификации можно ознакомиться в дополнении к главе 2 документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала" (GM-GEN-002).

Примечание 10. Порядок проведения подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них на тренажерном устройстве имитации полета изложен в Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (GM-GEN-002).

Примечание 11. Инструктивный материал, касающийся подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них на тренажерном устройстве имитации полета, содержится в Руководстве по подготовке для предотвращения сложных пространственных положений самолета и вывода из них (GM-GEN-009).

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	9/3
	Летный Экипаж Самолета		

9.3.2. Требование относительно повторной летной подготовки на конкретном типе самолета считается выполненным, если:

- а) использовались, в той степени, в которой это представляется целесообразным Агентству «Узавиация», тренажерные устройства имитации полета, утвержденные Агентством «Узавиация» для данной цели; или
- б) проводилась через определенное время проверка уровня подготовки, предусмотренная в п. 9.4.4, на данном типе самолета.

9.4. Квалификация

Примечание. Общие рекомендации в отношении перекрестной подготовки экипажей, осуществления полетов на смешанном парке воздушных судов и взаимного учета опыта см. в Руководстве по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой (GM-GEN-004).

9.4.1. Предшествующий опыт работы командира воздушного судна и второго пилота

9.4.1.1. Эксплуатант не поручает командиру воздушного судна или второму пилоту управление самолетом определенного типа и/или модификации типа самолета при взлете и посадке, если каждый из них в течение 90 предшествующих дней не выполнил по крайней мере три взлета и посадки на самолете такого же типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

9.4.1.2. В случае если командир воздушного судна или второй пилот летает на самолетах разных модификаций одного и того же типа или на самолетах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур, систем и управления, Агентство «Узавиация» принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в п. 9.4.1.1 требования в отношении каждой модификации или каждого типа самолета.

9.4.2. Предшествующий опыт работы сменного пилота на крейсерском этапе полета

9.4.2.1. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанности сменного пилота на крейсерском этапе полета на самолете определенного типа или модификации типа воздушного судна, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот:

- а) не исполнял обязанности командира воздушного судна, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета на самолете этого типа; или
- б) не прошел тренировку для восстановления летных навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях, специфических для крейсерского этапа полета, на самолете этого типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели, и не практиковался в выполнении процедур захода на посадку и посадки, при этом отработка выполнения процедур захода на посадку и посадки может осуществляться в роли не пилотирующего самолет пилота.

9.4.2.2. В случае если сменный пилот на крейсерском этапе полета летает на самолетах разных модификаций одного и того же типа или на самолетах различных типов, но с аналогичными характеристиками в том, что касается эксплуатационных процедур, систем и управления, Агентство «Узавиация» принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в п. 9.4.2.1 требования в отношении каждой модификации или каждого типа самолетов.

9.4.3. Предоставление командиру воздушного судна права использовать конкретные районы, маршруты и аэродромы

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	9/4
	Летный Экипаж Самолета		

9.4.3.1. Эксплуатант не назначает пилота в качестве командира воздушного судна для выполнения полета по маршруту или участку маршрута, к которому этот пилот в настоящее время не подготовлен, до тех пор, пока этот пилот не будет удовлетворять требованиям, содержащимся в пп. 9.4.3.2 и 9.4.3.3.

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

- а) намеченный маршрут и намеченные для посадки аэродромы, 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, включая любые правила дальней навигации, связанные с маршрутом, по которому должен выполняться полет;
- б) правила построения траекторий полета над густонаселенными районами и районами с высокой плотностью воздушного движения, расположение препятствий, топографию местности, светосигнальные средства, средства обеспечения захода на посадку, а также схемы прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам и применяемые эксплуатационные минимумы.

Примечание. Знания в той области, которая связана со схемами прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам, могут быть продемонстрированы на соответствующем тренажере, предназначенном для данной цели.

9.4.3.3. Командир корабля практически выполнит заход на посадку на каждый аэродром посадки по маршруту в присутствии в кабине в качестве члена летного экипажа или наблюдателя пилота, который подготовлен для выполнения посадки на данном аэродроме, за исключением случаев, когда:

- а) заход на посадку на аэродром выполняется над несложной для навигации местностью, когда схемы захода на посадку по приборам и имеющиеся средства подобны тем, с которыми пилот знаком, и на обычные эксплуатационные минимумы с согласия Агентства «Узавиация» дается допуск, либо когда имеется достаточная уверенность в том, что заход на посадку и посадка могут быть выполнены в визуальных метеорологических условиях; или
- б) снижение с высоты начального этапа захода на посадку может быть выполнено днем в визуальных метеорологических условиях; или
- в) эксплуатант устанавливает с помощью графических средств изображения земной поверхности, что квалификация командира воздушного судна дает ему право произвести посадку на соответствующем аэродроме; или
- д) данный аэродром расположен рядом с аэродромом, на который командир воздушного судна в настоящее время имеет право производить посадку.

9.4.3.4. Эксплуатант ведет учет уровня квалификации пилота, а также учет того, каким образом этот уровень квалификации был достигнут. Этот учет ведется в той мере, в какой это удовлетворяет Агентство «Узавиация».

9.4.3.5. Эксплуатант не назначает пилота командиром воздушного судна на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом и утвержденного Агентством «Узавиация», если в течение предшествующих 12 мес этот пилот не выполнил по крайней мере одного полета в качестве пилота в составе летного экипажа, инспектирующего пилота, или наблюдателя в кабине летного экипажа:

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Летный Экипаж Самолета	Глава/Стр.:	9/5

a) в этом установленном районе и

b) в соответствующих случаях по любому маршруту, где схемы, связанные с этим маршрутом или с любыми аэродромами, которые предполагается использовать для взлета или посадки, требуют применения особых навыков или знаний.

9.4.3.6. В том случае, когда в течение более чем 12 мес командир воздушного судна не совершил ни одного полета по рядом проходящему маршруту или над аналогичной местностью в таком установленном районе, на маршруте или аэродроме и не отработывал такие схемы на тренажере, адекватном для этой цели, перед назначением его вновь командиром воздушного судна для выполнения полетов в этом районе или на этом маршруте, этот пилот должен быть переаттестован в соответствии с пп. 9.4.3.2 и 9.4.3.3.

9.4.4. **Квалификационные проверки пилотов**

9.4.4.1. Эксплуатант обеспечивает проведение таких проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на самолете каждого типа или модификации типа. Там, где полет выполняется по правилам полетов по приборам, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения пилотов выполнять такие правила либо назначенному им пилоту-инспектору, либо представителю Агентства «Узавиация». Такие проверки осуществляются дважды в течение любого периода продолжительностью в один год. Любые две такие проверки, которые аналогичны по своему характеру и которые проводятся в течение четырех месяцев подряд, не полностью удовлетворяют это требование.

Примечание 1. Тренажерные устройства имитации условий полета, утвержденные Агентством «Узавиация», могут использоваться для тех частей вышеуказанных проверок, в отношении которых они специально одобрены.

9.4.4.2. В случае если эксплуатант планирует график полетов летного экипажа на самолетах разных модификаций одного и того же типа или на самолетах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур системы управления, то Агентство «Узавиация» принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в п. 9.4.4.1 требования в отношении каждой модификации или каждого типа самолета. (указать на процедуру)


9.4.5. **Производство полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом**

9.4.5.1. Агентство «Узавиация» предписывает требования к опыту, подготовке и длительности перерывов в работе применительно к полетам на самолетах с одним пилотом, выполняемым по ППП или ночью:

9.4.5.2. Командир воздушного судна должен:

- для полетов по ППП или ночью иметь налет не менее 50 ч на самолете данного класса, из которых по крайней мере 10 ч в качестве командира воздушного судна;
- для полетов по ППП иметь налет по ППП не менее 25 ч на самолете данного класса, который может быть частью налета в 50 ч, указанного в подпункте а);
- для полетов ночью иметь налет ночью не менее 15 ч, который может быть частью налета в 50 ч, указанного в подпункте а);
- для полетов по ППП иметь предшествующий опыт выполнения полетов по ППП на самолетах, управляемых одним пилотом, включающий:

- не менее 5 полетов по ППП, включая 3 захода на посадку по приборам в течение предшествующих 90 дней на самолете данного класса в режиме полета с одним пилотом;


	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Летный Экипаж Самолета	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	9/6

или

2. *проверку при заходе на посадку по приборам по ППП на таком самолете в течение предшествующих 90 дней;*
 - е) *для полетов ночью выполнить не менее 3 взлетов и посадок ночью на самолете данного класса в режиме полета с одним пилотом в течение предшествующих 90 дней;*
 - ф) *успешно завершить программы подготовки, которые включают, в дополнение к требованиям п. 9.3, инструктаж пассажиров относительно аварийной эвакуации, использование автопилота и упрощенный метод пользования полетной документацией.*
- 9.4.5.3. Командир воздушного судна проходит начальную и повторную летную подготовку и квалификационные проверки, указанные в пп. 9.3.1 и 9.4.4, в режиме полета с одним пилотом на самолете определенного типа или класса в условиях, репрезентативных для конкретного полета.

9.5. Снаряжение летного экипажа

Член летного экипажа, пользующийся правами, предоставленными свидетельством, которое выдано с условием ношения соответствующих корректирующих линз, имеет запасной комплект корректирующих линз, который хранится в легкодоступном месте.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	10/1
	Сотрудник По Обеспечению Полетов Полетный Диспетчер		

10. ГЛАВА - СОТРУДНИК ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ПОЛЕТНЫЙ ДИСПЕТЧЕР

10.1 Агентство «Узавиация» может потребовать, чтобы сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, выполняющий свои функции в соответствии с утвержденным методом контроля и наблюдения за производством полетов, имел соответствующее свидетельство, в этом случае такой сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер получает свидетельство в соответствии с положениями AR-PEL-001.

10.2 Признавая доказательство квалификации, отличное от наличия свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера, Агентство «Узавиация» в соответствии с утвержденным методом контроля и надзора за производством полетов требует, чтобы такие лица как минимум отвечали требованиям AR-PEL-001, предъявляемым при выдаче свидетельств сотрудникам по обеспечению полетов/полетным диспетчерам.

10.3 Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер не допускается к работе, если он:


- a) не прошел успешно специализированный учебный курс эксплуатанта, охватывающий все конкретные элементы его утвержденной методики управления и контроля за производством полетов, указанной в п. 4.2.1.3.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся содержания такой учебной программы, содержится в части D-3 «Сотрудник по обеспечению полетов/диспетчер» Руководства по обучению (GM-GEN-035, GM-GEN-036);

- b) в течение предшествующих 12 мес не совершил, находясь в кабине экипажа, по крайней мере одного квалификационного полета в одном направлении над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять контроль за полетами. Этот полет должен включать посадки на возможно большем числе аэродромов.

Примечание. Для целей квалификационного полета сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер должен уметь контролировать работу системы внутренней переговорной связи летного экипажа и средств радиосвязи и уметь отслеживать действия летного экипажа;

- c) не продемонстрировал эксплуатанту знание:
 - 1) содержания руководства по производству полетов, описанного в добавлении 2;
 - 2) используемого бортового радиооборудования;
 - 3) используемого бортового навигационного оборудования;
- d) не продемонстрировал эксплуатанту знание следующих подробностей, касающихся полетов, за которые данный сотрудник несет ответственность, и районов, в пределах которых это лицо уполномочено осуществлять контроль за полетами:
 - 1) сезонных метеорологических условий и источников метеорологической информации;
 - 2) влияния метеорологических условий на прием радиосигналов используемым бортовым оборудованием;
 - 3) особенностей и ограничений каждой навигационной системы, которая используется эксплуатантом;
 - 4) инструкций по загрузке самолетов;


	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Сотрудник По Обеспечению Полетов Полетный Диспетчер	Глава/Стр.:	10/2

- е) не продемонстрировал эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;
- ф) не продемонстрировал эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в п. 4.6.

10.4 Сотруднику по обеспечению полетов/полетному диспетчеру, допущенному к работе, следует постоянно поддерживать уровень знаний всех эксплуатационных особенностей, которые имеют отношение к такой деятельности, включая знания и навыки в области возможностей человека.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся разработки программ подготовки в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013).

10.5 Сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера не следует допускать к работе, если он в течение 12 мес не исполнял своих обязанностей, пока не будут удовлетворены положения п. 10.3.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Руководства, Бортовые Журналы И Учетные Документы	Глава/Стр.:	11/1

11. ГЛАВА - РУКОВОДСТВА, БОРТОВЫЕ ЖУРНАЛЫ И УЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Примечание. К настоящим правилам имеют также отношение следующие руководства, бортовые журналы и учетные документы, которые не упоминались в этой главе:

документ для учета заправки топливом и маслом – см. п. 4.2.10;

документ для учета эксплуатационных параметров самолета – см. п. 8.4;

документ для учета полетного времени пилотов – см. п. 4.10.8;

документация о подготовке к полету – см. п. 4.3; рабочий план полета – см. пп. 4.3.3.1;

документ для учета уровня квалификации командира воздушного судна применительно к определенным маршрутам и аэродромам – см. п. 9.4.3.4.

11.1. Летное руководство


Примечание. Летное руководство содержит информацию, изложенную в АПРУз-23, АПРУз-25, АПРУз-27, АПРУз-29.

Летное руководство обновляется путем внесения изменений, утвержденных Государством регистрации.

11.2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания

Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания, которое обеспечивается в соответствии с п. 8.2 и может издаваться в виде отдельных частей, содержит следующую информацию:

- a) описание предусматриваемых в п. 8.1.1 процедур, включая, когда это применимо:
 - 1) описание административных соглашений между эксплуатантом и утвержденной 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 утвержденной организации по техническому обслуживанию;
- b) фамилии и обязанности лица или лиц, упоминаемых в п. 8.1.4;
- c) ссылку на программу технического обслуживания, упоминаемую в п. 8.3.1;
- d) описание используемых методов регистрации и хранения эксплуатантом данных о техническом обслуживании, упоминаемых в п. 8.4;
- e) описание процедур контроля, оценки и представления данных об опыте технического обслуживания и эксплуатации, упоминаемых в п. 8.5.1;
- f) описание процедур выполнения требований к представлению эксплуатационной информации, содержащихся в п. 3.4 GM-AIR-001;
- g) описание процедур оценки информации о сохранении летной годности и осуществления любых результирующих действий, предусмотренных в п. 8.5.2;
- h) описание процедур осуществления действий, вытекающих из обязательной информации о сохранении летной годности;
- i) описание процедур введения и функционирования системы анализа и постоянного контроля за выполнением и эффективностью программы технического обслуживания с целью устранения любых недостатков в этой программе;

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Руководства, Бортовые Журналы И Учетные Документы	Глава/Стр.:	11/2

- ж) описание типов и моделей воздушных судов, на которые распространяется руководство;
- з) описание процедур обеспечения регистрации и устранения неисправностей, влияющих на летную годность;
- и) описание процедур информирования
- к) а регистрации о значительных происшествиях при эксплуатации.

11.3. Программа технического обслуживания

11.3.1. Программа технического обслуживания каждого самолета, предусмотренная в п. 8.3, содержит следующую информацию:

- а) а) работы по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения с учетом предполагаемого использования самолета;
- б) когда это применимо, программу сохранения целостности конструкции;
- в) в) процедуры изменения предписаний, упомянутых в подпунктах а) и б) выше, или отклонения от них; и
- г) когда это применимо, описание процедур контроля состояния и программы поддержания надежности систем, агрегатов и двигателей воздушного судна.

11.3.2. Работы по техническому обслуживанию и их периодичность, установленные в качестве обязательных при утверждении типовой конструкции, указываются в качестве таковых.

11.3.3. 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

11.4. Бортовой журнал

11.4.1. На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, должен вестись бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, его экипаже и каждом полете.

11.4.2. Бортовой журнал должен содержать следующие разделы с соответствующей нумерацией римскими цифрами:

I. Национальная принадлежность и регистрация самолета.

II. Дата.

III. Фамилии членов экипажа.

IV. Обязанности членов экипажа.

V. Пункт вылета.

VI. Пункт прибытия.


VII. Время вылета.

VIII. Время прибытия.

IX. Часы полета.

X. Характер полета (частный, авиационные спецработы, регулярный или нерегулярный рейс).

XI. Инциденты, наблюдения, если таковые имеются.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Руководства, Бортовые Журналы И Учетные Документы	Глава/Стр.:	11/3

XII. Подпись ответственного лица.

11.4.3. . Записи в бортовом журнале необходимо производить незамедлительно чернилами или нестираемым карандашом.


11.4.4. . Заполненный бортовой журнал необходимо сохранять для обеспечения непрерывности регистрации выполнения полетов в течение последних шести месяцев.

11.5. Учет бортового аварийно спасательного оборудования

Эксплуатанты всегда имеют в своем распоряжении для немедленного сообщения координационным центрам поиска и спасания перечни, содержащие сведения об аварийно-спасательном оборудовании, находящемся на борту любого из их самолетов, занятых в международной аэронавигации. Информация об этом включает, применительно к конкретному случаю, число, цвет и тип спасательных плотов и сигнальных ракет, подробное описание аварийных запасов медицинских средств, запаса воды, а также тип аварийного переносного радиооборудования и частоты, на которых оно работает.

11.6. Записи бортовых самописцев.

Эксплуатант в случае авиационного происшествия или инцидента с самолетом по возможности обеспечивает сохранение всех относящихся к данному полету записей бортовых самописцев и, если необходимо, самих бортовых самописцев, а также хранение их в надежном месте до их выдачи, как это предусмотрено в ПРАС.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Руководства, Бортовые Журналы И Учетные Документы	Глава/Стр.:	11/4

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	12/1
Члены Кабинного Экипажа			

12. ГЛАВА - ЧЛЕНЫ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

12.1. Распределение обязанностей в аварийной обстановке.

Эксплуатант устанавливает достаточное, минимальное число членов кабинного экипажа для каждого типа самолета, исходя из пассажироместимости или числа перевозимых пассажиров, для того чтобы обеспечить безопасную и быструю эвакуацию людей, а также выполнение необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации. Эксплуатант определяет эти функции на каждый тип самолета.

12.2. Места членов кабинного экипажа при аварийной эвакуации

Каждый член кабинного экипажа, в обязанность которого вменяются действия, связанные с аварийной эвакуацией, занимает место, предусмотренное в п. 6.16, во время взлета и посадки, а также по указанию командира воздушного судна.

12.3. Безопасность членов кабинного экипажа во время полета

Во время взлета и посадки, а также в любое другое время по указанию командира воздушного судна каждый член кабинного экипажа занимает место в кресле и пристегивается привязным ремнем или привязной системой, при наличии таковой.

Примечание. Упомянутое выше не исключает того, что командир воздушного судна может и в других случаях, кроме взлета и посадки, давать указания застегнуть только привязные ремни.

12.4. Подготовка

Эксплуатант составляет и выполняет утверждаемую Агентством «Узавиация» программу подготовки всех лиц перед назначением их членами кабинного экипажа. Члены кабинного экипажа ежегодно проходят программу переподготовки. Эти программы подготовки являются гарантией того, что каждое из этих лиц:

- a) сможет выполнять те связанные с обеспечением безопасности обязанности и функции, которые положено выполнять члену кабинного экипажа при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;
- b) будет уметь и будет способен пользоваться находящимся на борту аварийно спасательным оборудованием, как например, спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийные трапы (желоба), аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование, универсальные профилактические комплекты, комплекты первой помощи и автоматические наружные дефибрилляторы;
- c) c) при работе на самолетах, выполняющих полеты на высоте более 3000 м (10 000 фут), будет знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных самолетах знать о физиологических явлениях, вызываемых разгерметизацией;
- d) будет знать обязанности и функции других членов экипажа в аварийной обстановке настолько, насколько это необходимо для выполнения собственных обязанностей члена кабинного экипажа;
- e) e) будет знать типы опасных грузов, которые могут и не могут провозиться в пассажирской кабине;
- f) будет знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне воздушного судна, включая вопросы координации действий между членами летного и кабинного экипажей.


Примечание 1. Требования к подготовке членов кабинного экипажа по вопросам перевозки опасных

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	12/2
Члены Кабинного Экипажа			

грузов приводятся в AR-GEN-002 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" и в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Дос 9284).

Примечание 2. Дополнительная информация о требованиях к перевозке опасных грузов представлена в главе 14.

Примечание 3. Инструктивный материал, касающийся разработки программ подготовки в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (GM-GEN-013).

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	13/1
Безопасность*			

13. ГЛАВА - БЕЗОПАСНОСТЬ*

13.1. Внутренние коммерческие полеты.

Требования, изложенные в настоящей главе, могут применяться в отношении внутренних коммерческих полетов (воздушных перевозок).

13.2. Безопасность кабины летного экипажа

13.2.1. На всех самолетах, имеющих дверь кабины летного экипажа, обеспечивается возможность ее запираения и предусматриваются средства, с помощью которых бортпроводники могут незаметно уведомить летный экипаж в случае возникновения подозрительной деятельности или нарушения безопасности в пассажирской кабине.

13.2.2. На всех перевозящих пассажиров самолетах самолетов:

- a) с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 54 500 кг; или
- b) с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 45 500 кг, и пассажировместимостью более 19 человек; или
- c) пассажировместимостью более 60 человек

устанавливается дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированная таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению посторонних лиц. Обеспечивается возможность запираения и отпираения этой двери с рабочего места каждого пилота

13.2.3. На всех самолетах, где дверь кабины летного экипажа установлена в соответствии с п. 13.2.2:


- a) эта дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, имеющих на это право, и
- b) предусматриваются средства контроля с рабочего места каждого пилота всей зоны двери с внешней стороны кабины летного экипажа с целью опознания лиц, желающих войти, и обнаружения подозрительных действий или потенциальной угрозы.

13.2.4. На всех перевозящих пассажиров самолетах следует, когда это практически возможно, устанавливать дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированную таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению посторонних лиц. Следует обеспечивать возможность запираения и отпираения этой двери с рабочего места каждого пилота.

**В контексте настоящей главы слово "безопасность" употребляется применительно к предотвращению незаконных актов против гражданской авиации.*

13.2.5. На всех самолетах, где дверь кабины летного экипажа установлена в соответствии с п. 13.2.4:

- a) следует обеспечивать, чтобы эта дверь находилась в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Безопасность*	Глава/Стр.:	13/2

открытия любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, имеющих на это право, и

- b) следует предусматривать средства контроля с рабочего места каждого пилота всей зоны двери с внешней стороны кабины летного экипажа с целью опознания лиц, желающих войти, и обнаружения подозрительных действий или потенциальной угрозы.

13.3. Контрольный перечень правил обыска самолета


Эксплуатант обеспечивает наличие на борту самолета контрольного перечня правил, которыми следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке самолетов на предмет выявления скрытого оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется обоснованное подозрение относительно того, что самолет может подвергнуться акту незаконного вмешательства. Контрольный перечень дополняется инструктивным материалом в отношении действий, которые следует предпринимать в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета, а также информацией о наименее опасном месте размещения бомбы на конкретном самолете.

13.4. Программы подготовки

13.4.1. Эксплуатант устанавливает и выполняет утвержденную программу подготовки по безопасности, гарантирующую предпринятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства. Как минимум, эта программа включает в себя следующие элементы:

- a) а) определение серьезности любого события;
- b) связь и координацию между членами экипажа;
- c) соответствующие меры самообороны;
- d) использование предназначенных для членов экипажа защитных устройств, не вызывающих смерть, применение которых санкционируется Агентством «Узавиация»;
- e) ознакомление с поведением террористов для расширения возможностей учета членами экипажа поведения воздушных пиратов и реакции пассажиров;
- f) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз;
- g) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты самолета;
- h) правила обыска самолета и рекомендации относительно наименее опасных мест размещения бомб там, где это практически возможно.

13.4.2. 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 самолете, с тем чтобы они способствовали предотвращению актов диверсий или других форм незаконного вмешательства.


	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Безопасность*	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	13/3

13.5. Донесение об актах незаконного вмешательства


После совершения акта незаконного вмешательства командир воздушного судна немедленно направляет донесение о таком акте назначенному местному полномочному органу.

13.6. Прочие положения

- 13.6.1. Необходимо предусматривать специальные средства ослабления воздействия взрыва и придания ему направленного характера для использования в наименее опасном месте размещения бомбы.
- 13.6.2. В том случае, если эксплуатант принимает к перевозке оружие, изъятое у пассажиров, на самолете должно обеспечиваться хранение такого оружия в определенном месте, с тем чтобы никакое лицо не имело к нему доступа в течение полетного времени.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Безопасность*	Глава/Стр.:	13/4

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	14/1
Опасные Грузы			

14. ГЛАВА - ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

14.1. Ответственность государств

Примечание 1. Глава 11 AR-GEN-002 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.

Примечание 2. Обязанности эксплуатанта по перевозке опасных грузов изложены в главах 8, 9 и 10 AR-GEN-002. В части 7 Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284) (Технические инструкции) описаны обязанности эксплуатанта и требования к представлению отчетов о происшествиях и инцидентах.

Примечание 3. Требования, относящиеся к членам экипажа или пассажирам, перевозящим опасные грузы на борту воздушного судна, изложены в главе 1 части 8 Технических инструкций.

Примечание 4. СОМАТ, отвечающие квалификационным критериям Технических инструкций по опасным грузам, считаются грузом и должны перевозиться в соответствии с п. 2.2.2 части 1 или п. 2.2.3 части 1 Технических инструкций (например, запчасти к воздушному судну, такие как химические источники кислорода, масла, командно-топливные агрегаты, огнетушители, смазочные материалы, чистящие средства,).

14.2. Эксплуатанты не имеющие утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза


Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы эксплуатанты, не имеющие специального утверждения на перевозку опасных грузов:

- a) создавали учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям AR-GEN-002, применимым требованиям главы 4 части 1 Технических инструкций, а также требованиям нормативных положений Агентства «Узавиация», в зависимости от ситуации. Подробное описание учебных программ по опасным грузам включается в руководство эксплуатанта по производству полетов;
- b) устанавливали политику и процедуры в области опасных грузов в своих руководствах по производству полетов в целях удовлетворения, как минимум, требований AR-GEN-002, Технических инструкций и нормативных положений Агентства «Узавиация» с тем, чтобы позволить персоналу эксплуатанта:
 - 1) определить и отказать в принятии незаявленных опасных грузов, включая СОМАТ, классифицированных как опасные грузы;
 - 2) сообщать ОРАПИ и Агентству «Узавиация», а также полномочному органу государства, в котором это произошло, информацию о любых:
 - i. случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных опасных грузов;
 - ii. происшествиях и инцидентах с опасными грузами.

14.3. Эксплуатанты, имеющие специальное утверждение на перевозку опасных грузов в качестве груза

Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение на перевозку опасных грузов и обеспечивает, чтобы эксплуатант:

- a) создавал учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям таблицы 1-4 главы 4 части 1 Технических инструкций, а также требованиям нормативных положений Агентства «Узавиация», в зависимости от ситуации.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	14/2
Опасные Грузы			

Подробное описание учебных программ по опасным грузам включается в руководство эксплуатанта по производству полетов;

- b) устанавливал политику и процедуры в области опасных грузов в своих руководствах по производству полетов в целях удовлетворения, как минимум, требований AR-GEN-002, Технических инструкций и нормативных положений Агентства «Узавиация» с тем, чтобы позволить персоналу эксплуатанта:
- 1) определить и отказать в принятии незаявленных или неверно заявленных опасных грузов, включая СОМАТ, классифицированных как опасные грузы;
 - 2) предоставлять ОРАПИ, Агентству «Узавиация» и полномочному органу государства, в котором это произошло, информацию о любых:
 - i. случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных или неверно заявленных опасных грузов;
 - ii. происшествиях и инцидентах с опасными грузами.
 - 3) предоставлять ОРАПИ, Агентству «Узавиация» и полномочному органу государства отправления информацию о любых случаях обнаружения перевозки опасных грузов, когда:
 - i. груз не был погружен, отделен, разделен или закреплен в соответствии с положениями главы 2 части 7 Технических инструкций;
 - ii. 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.


14.4. Предоставление информации

Эксплуатант обеспечивает предоставление информации всему персоналу, включая персонал третьих сторон, участвующему в процессе приемки, обработки, погрузки и разгрузки груза, о специальном эксплуатационном утверждении и ограничениях эксплуатанта в отношении перевозки грузов.

14.5. Внутренние коммерческие авиатранспортные перевозки

Требования, изложенные в данной главе, должны применяться также и при осуществлении внутренних коммерческих авиатранспортных перевозок.

Примечание. AR-GEN-002 содержит соответствующее аналогичное положение.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Безопасность Грузового Отсека	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	15/1

15. БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗОВОГО ОТСЕКА

Примечание. Инструктивный материал по видам опасности, связанной с перевозкой изделий в грузовом отсеке, проведению специальной оценки риска для безопасности полетов в соответствии с Руководством по управлению безопасностью полетов (РУБП) (GM-GEN-010) и ответственности за перевозку опасных грузов содержится в GM-GEN-073 Руководство по обеспечению эксплуатационной безопасности грузовых отсеков самолетов).

15.1. Перевозка изделий в грузовом отсеке

15.1.1. При выдаче утверждения на перевозку изделий в грузовом отсеке Агентство «Узавиация» обеспечивает определение эксплуатантом для этой цели политики и процедур, которые предусматривают проведение специальной оценки риска для безопасности полетов. Оценка риска, как минимум, предусматривает учет:

- a) конкретных видов опасности, связанных со свойствами изделий, подлежащих перевозке;
- b) возможностей эксплуатанта;
- c) эксплуатационных соображений (например, перевозка пассажиров/груза, район производства полетов, время ухода на запасной аэродром);
- d) возможностей самолета и его систем (например, возможностей противопожарной системы грузовых отсеков);
- e) характеристик удержания содержимого средств пакетирования грузов;
- f) аспектов, касающихся упаковывания и упаковочных комплектов;
- g) аспектов обеспечения безопасности цепи поставок изделий, подлежащих перевозке;
- h) количества и распределения опасных грузов, подлежащих перевозке.

Примечание. Дополнительные эксплуатационные требования к перевозке опасных грузов содержатся в главе 14.

15.2. Противопожарная защита

15.2.1. В летном руководстве самолета или другой вспомогательной документации по эксплуатации самолета содержится информация об элементах противопожарной системы грузового(ых) отсека(ов), утвержденной государством разработчика или Агентством «Узавиация» либо государством регистрации, в случае если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации, а также краткая информация о продемонстрированных сертификационных стандартах противопожарной защиты грузовых отсеков.

Примечание. Инструктивный материал по элементам системы противопожарной защиты грузовых отсеков и соответствующим продемонстрированным требованиям содержится в GM-GEN-073 Руководство по обеспечению эксплуатационной безопасности грузовых отсеков самолетов.

15.2.2. Эксплуатант разрабатывает политику и процедуры, касающиеся изделий, подлежащих перевозке в грузовом отсеке. С достаточной степенью уверенности они обеспечивают, что в случае пожара, связанного с этими изделиями, он может быть обнаружен и в достаточной степени подавлен или сдержан элементами конструкции самолета, связанными с противопожарной системой грузового отсека, до тех пор, пока самолет не совершит безопасную посадку.

Примечание. Инструктивный материал по политике и процедурам в отношении изделий, подлежащих перевозке в грузовом отсеке, содержится в GM-GEN-073 Руководство по обеспечению эксплуатационной безопасности грузовых отсеков самолетов.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	15/2
	Безопасность Грузового Отсека		

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	ДБ-1/1
	Бортовые Огни Самолетов		

Добавление - 1. БОРТОВЫЕ ОГНИ САМОЛЕТОВ

(Примечание. См. п. 6.10 главы 6.)

1. Терминология

При использовании в этом добавлении нижеуказанных терминов они имеют следующие значения:

Вертикальные плоскости. Плоскости, перпендикулярные горизонтальной плоскости. Видимый. Видимый темной ночью при ясной атмосфере.

Видимый. Видимый темной ночью при ясной атмосфере.

Горизонтальная плоскость. Плоскость, содержащая продольную ось и перпендикулярная плоскости самолета.

На ходу. Самолет, находящийся на поверхности воды, считается "на ходу", если он не на мели или не пришвартован к берегу или к какому либо неподвижному предмету на суше или в воде.

Находящийся в движении. Самолет, находящийся на поверхности воды, считается "находящимся в движении", если он на ходу и имеет скорость движения относительно воды.

Продольная ось самолета. Ось, проходящая через центр тяжести самолета, параллельно направлению полета с обычной крейсерской скоростью.

Углы действия огней.

- Угол действия А образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, составляющими соответственно угол 70° вправо и угол 70° влево, если смотреть назад вдоль продольной оси, с вертикальной плоскостью, проходящей через продольную ось.
- Угол действия F образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, составляющими соответственно угол 110° вправо и угол 110° влево, если смотреть вперед вдоль продольной оси, с вертикальной плоскостью, проходящей через продольную ось.
- Угол действия L образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, одна из которых параллельна продольной оси самолета, а другая находится под углом 110° влево от первой, если смотреть вперед вдоль продольной оси.
- Угол действия R образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, одна из которых параллельна продольной оси самолета, а другая находится под углом 110° вправо от первой, если смотреть вперед вдоль продольной оси.

Управляемый. Самолет, находящийся на поверхности воды, считается "управляемым" в тех случаях, когда он может выполнять маневры в соответствии с Международными правилами для предупреждения столкновения судов на море с целью обхода других судов.

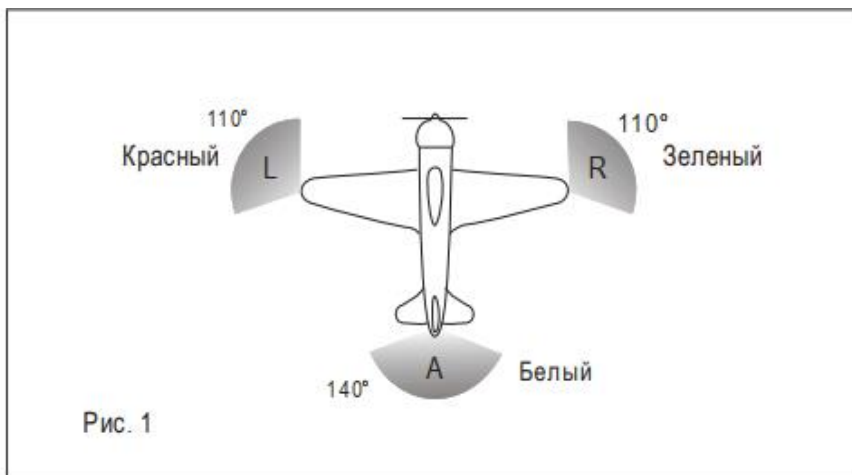
2. Навигационные огни, используемые в воздухе

Примечание. Указанные ниже огни предназначены для удовлетворения требованиям AR-GEN-001 к навигационным огням.

На рис. 1 показаны используемые незатененные навигационные огни:

- красный огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости с углом действия L;
- зеленый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости с углом действия R;
- белый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости в заданном направлении с углом действия А

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Бортовые Огни Самолетов	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-1/2



3. Огни, используемые на воде

3.1 Общие положения

Примечание. Указанные ниже огни предназначены для удовлетворения требованиям AR-GEN-001 к огням, используемым самолетами на воде.

Международные правила для предупреждения столкновения судов на море предусматривают использование различных огней для каждой из нижеуказанных ситуаций:

- в состоянии "на ходу";
- буксируя другое судно или самолет;
- будучи буксируемым;
- будучи неуправляемым и не в движении;
- находясь в движении, но будучи неуправляемым;
- находясь на якоре;
- находясь на мели.

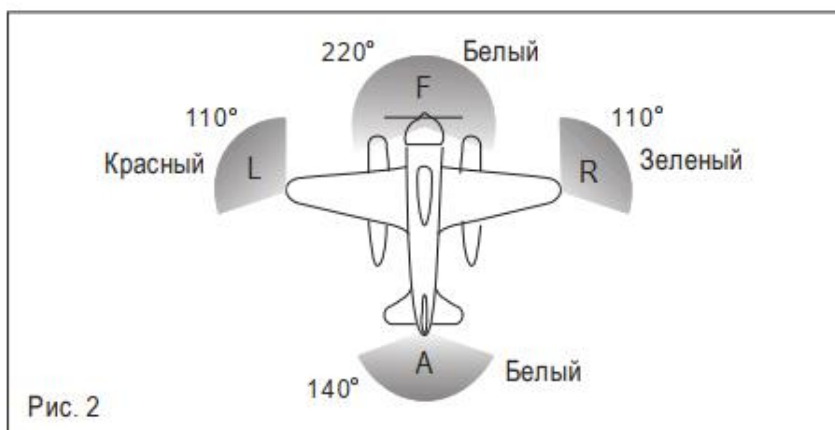
Ниже описаны огни, требуемые для самолетов в каждом случае.

3.2 В состоянии "на ходу"

На рис. 2 показаны следующие незатененные огни постоянного свечения:

- красный огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия L;
- зеленый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия R;
- белый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия A;
- белый огонь, излучающий свет с углом действия F.

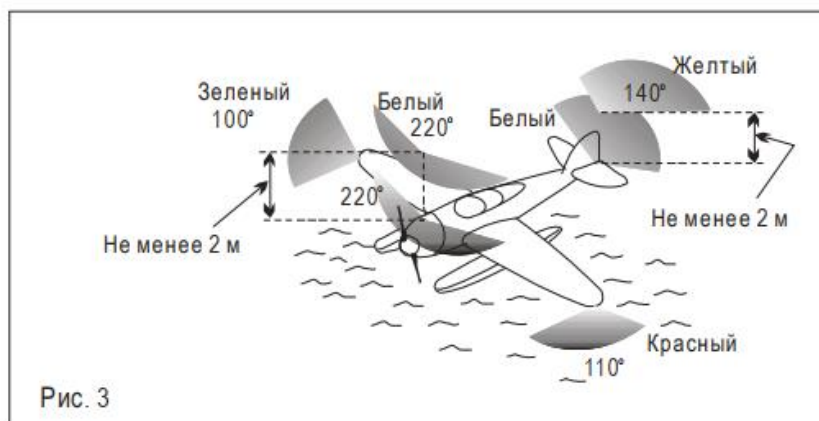
Указанные в п. 3.2 а), b) и c) огни должны быть видимыми на расстоянии не менее 3,7 км (2 м. мили). Огонь, указанный в п. 3.2 d), должен быть видимым на расстоянии 9,3 км (5 м. миль), если он установлен на самолете длиной 20 м или более, или он должен быть видимым на расстоянии 5,6 км (3 м. мили), если он установлен на самолете длиной менее 20 м.



3.3 Буксируя другое судно или самолет

На рис. 3 показаны следующие незатененные огни постоянного свечения:

- а) огни, указанные выше в п. 3.2;
- б) второй огонь с характеристиками, аналогичными характеристикам огня, указанного в п. 3.2 d), и находящийся не менее 2 м выше или ниже этого огня;
- с) желтый огонь, другие характеристики которого аналогичны характеристикам огня, указанного в п. 3.2 с), и находящийся не менее 2 м выше этого огня.



3.4 Будучи буксируемым

Описанные в п. 3.2 а), b) и с) огни являются незатененными огнями постоянного свечения.

3.5 Будучи неуправляемым и не в движении

Показанные на рис. 4 два красных огня постоянного свечения устанавливаются в наилучшем для обзора месте и располагаются один над другим на расстоянии не менее 1 м таким образом, чтобы их было видно со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 3,7 км (2 м. мили).

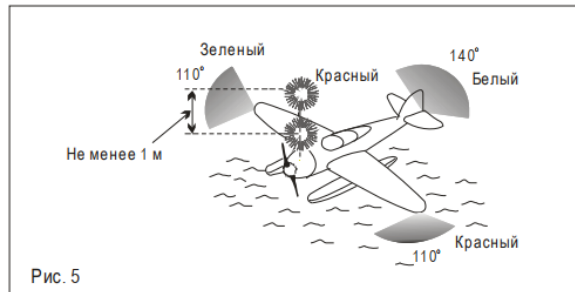
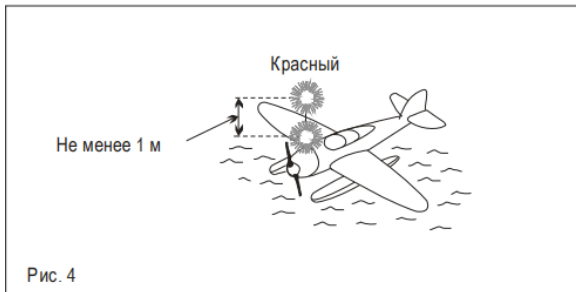
3.6 Находясь в движении, но будучи неуправляемым

На рис. 5 показаны огни, описанные в п. 3.5 и в пп. 3.2 а), b) и с).

Примечание. Указанные в пп. 3.5 и 3.6 огни должны восприниматься другими воздушными судами как сигналы о том, что имеющий их самолет неуправляем и поэтому не может уступить

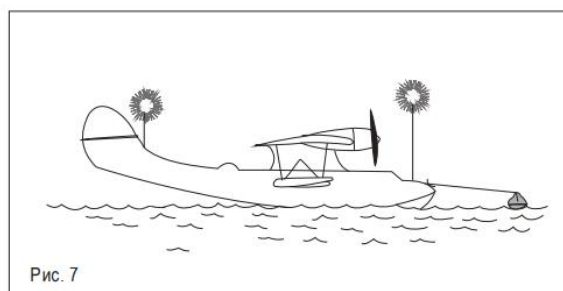
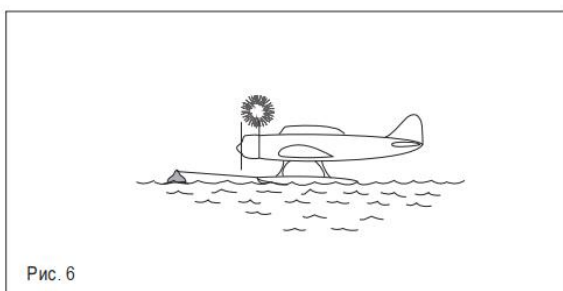


путь. Они не относятся к сигналам самолетов, терпящих бедствие и нуждающихся в помощи.



3.7 Находясь на якоре

- а) Если длина самолета составляет менее 50 м, включается белый огонь постоянного свечения (рис. 6), установленный в таком месте, где он лучше всего виден со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 3,7 км (2 м. мили).
- б) Если длина самолета составляет 50 м или более, включаются передний белый огонь постоянного свечения и задний белый огонь постоянного свечения (рис. 7), установленные в таких местах, где они лучше всего видны со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 5,6 км (3 м. мили).
- в) Если размах крыла составляет 50 м или более, включаются белые огни постоянного свечения на каждой стороне (рис. 8 и 9), установленные на крыльях для обозначения их максимального размаха и видимые, по возможности, со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 1,9 км (1 м. мили).




	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Бортовые Огни Самолетов	Глава/Стр.:	ДБ-1/5

3.8 Находясь на мели

В дополнение к огням, перечисленным в п. 3.7, включаются два красных огня постоянного свечения, установленные вертикально один над другим на расстоянии не менее 1 м таким образом, чтобы их было видно со всех сторон по горизонту.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	ДБ-1/6
	Бортовые Огни Самолетов		

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Структура и содержание руководства по производству полетов	Глава/Стр.:	ДБ-2/1

Добавление - 2. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ

(См. п. 4.2.3.1 главы 4.)

1. Структура

Руководство по производству полетов, обеспечиваемое согласно п. 4.2.3.1 главы 4, которое может выпускаться отдельными частями по конкретным аспектам производства полетов, имеет следующую структуру:

- a) *а) общие положения;*
- b) *информация по эксплуатации воздушного судна;*
- c) *с) районы, маршруты и аэродромы;*
- d) *подготовка.*

2. Содержание

В указанное руководство по производству полетов по крайней мере включаются:

2.1 Общие положения

2.1.1 Инструкции с изложением в общих чертах обязанностей персонала, имеющего отношение к производству полетов.

2.1.2 Информация и политика в отношении контроля утомляемости, включая:

- a) правила, касающиеся нормативов полетного времени, служебного полетного времени и служебного времени и требований в отношении времени отдыха членов летного и кабинного экипажей в соответствии с п. 4.10.2 а) главы 4;
- b) политику и документацию, касающуюся системы FRMS эксплуатанта, в соответствии с добавлением 7.

2.1.3 Перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту, включая любые требования, касающиеся производства полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках.

2.1.4 Для соответствующих полетов – подлежащие использованию правила дальней навигации, связанная с отказом двигателя процедура выполнения EDTO, а также назначение и использование запасных аэродромов.


2.1.5 Обстоятельства, при которых необходимо прослушивать радиочастоты.

2.1.6 Метод определения минимальных абсолютных высот полета.

2.1.7 Методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов.

2.1.8 Меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту.

2.1.9 Организация и процедуры наземного обслуживания.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Структура и содержание руководства по производству полетов	Глава/Стр.:	ДБ-2/2

2.1.10 Предписанный в ПКМ-80 порядок действий командиров воздушных судов, ставших свидетелями происшествия.

2.1.11 Состав летного экипажа для каждого типа выполняемого полета, в том числе порядок преемственности командования.

2.1.12 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.

2.1.13 Условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода, определяемый в соответствии с п. 4.3.9.2 главы 4.

2.1.14 Указания в отношении контроля за массой и центровкой.

2.1.15 Указания в отношении устранения/предупреждения обледенения и контроля за выполнением этих операций.

2.1.16 Технические требования к рабочему плану полета.

2.1.17 Стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) для каждого этапа полета.

2.1.18 Указания в отношении использования обычных контрольных перечней и времени их использования.

2.1.19 Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах.

2.1.20 Указания в отношении обеспечения информации об абсолютной высоте и сообщения об абсолютной высоте автоматическими средствами или членами летного экипажа.

2.1.21 Указания в отношении использования автопилотов и автоматов тяги в ПМУ.

Примечание. Указания в отношении использования автопилотов и автоматов тяги совместно с положениями пп. 2.1.26 и 2.1.30 являются важным элементом предотвращения авиационных происшествий при выполнении заходов на посадку и посадок и столкновений исправных воздушных судов с землей.

2.1.22 Указания в отношении уточнения и принятия разрешений УВД, в частности разрешений, касающихся пролета местности.

2.1.23 Инструктаж относительно вылета и захода на посадку.


2.1.24 Процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами.

2.1.25 Процедура стабилизированного захода на посадку.

2.1.26 Ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности.

2.1.27 Необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам.

2.1.28 Указания в отношении выполнения точных и неточных заходов на посадку по приборам.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Структура и содержание руководства по производству полетов	Глава/Стр.:	ДБ-2/3

2.1.29 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.

2.1.30 Инструкции и требования к обучению методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли (GPWS).

2.1.31 Принципы, инструкции, правила и требования к обучению методам предупреждения столкновений и использования бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС).

Примечание. Правила эксплуатации БСПС изложены в GM-AGA-025 и в главах 12 и 15 (GM-ANS-002).

2.1.32 Информация и инструкции, касающиеся перехвата гражданских воздушных судов, в том числе:

- a) предписанный в AR-GEN-001 порядок действий командиров перехватываемых воздушных судов;
- b) визуальные сигналы из AR-GEN-001 для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

2.1.33 Для самолетов, подлежащих эксплуатации на высоте более 15 000 м (49 000 фут):

- a) информация, которая позволит пилоту определить оптимальный ход действий в случае воздействия солнечной космической радиации, и
- b) порядок действий в случае принятия решения о снижении, предусматривающий:
 - 1) необходимость предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение и
 - 2) действия, которые следует предпринять, когда невозможно установить связь с органом ОВД или когда эта связь прервана.

Примечание. Инструктивный материал в отношении предоставляемой информации содержится в циркуляре 126 "Инструктивный материал по полетам сверхзвуковых транспортных самолетов".


2.1.34 Подробные сведения о системе управления безопасностью полетов (СУБП) предоставляются в соответствии с главами 3 и 4 AR-SMS-001.

2.1.35 Информация и инструкции по перевозке опасных грузов, в соответствии с главой 14, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации.

Примечание. Инструктивный материал по разработке принципов и правил, касающихся инцидентов, связанных с опасными грузами на борту воздушного судна, содержится в документе "Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах" (Дос 9481).

2.1.36 Инструкции и указания по безопасности.

2.1.37 Контрольный перечень правил обыска самолета, обеспечиваемый в соответствии с п. 13.3 главы 13

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Структура и содержание руководства по производству полетов	Глава/Стр.:	ДБ-2/4

2.1.38 Инструкции и требования к подготовке в области использования коллиматорных индикаторов (HUD) и, при необходимости, систем технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS).

2.1.39 Указания по использованию EFB и требования к обучению работе с ним – в зависимости от ситуации.

2.2 Информация по эксплуатации воздушного судна

2.2.1 Сертификационные ограничения и эксплуатационные ограничения.

2.2.2 Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и связанные с ним контрольные карты, как это указано в п. 6.1.4 главы 6.

2.2.3 Инструкции по эксплуатации и информацию о характеристиках набора высоты со всеми работающими двигателями, если она представляется в соответствии с п. 4.2.4.3 главы 4.

2.2.4 Данные планирования полета для предполетного и полетного планирования с различными установленными значениями тяги/мощности и скорости.

2.2.5 Максимальные значения боковой и попутной составляющих ветра для каждого типа эксплуатируемых самолетов и уменьшенные значения, подлежащие применению с учетом порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта экипажа, использования автопилота, нештатных или аварийных ситуаций или любых других связанных с производством полетов факторов.

2.2.6 Инструкции и данные для расчета массы и центровки.

2.2.7 Инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза.


2.2.8 Системы воздушного судна, соответствующие органы управления и инструкции по их использованию, как это указано в п. 6.1.4 главы 6.

2.2.9 Минимальный перечень оборудования и перечень отклонений от конфигурации для эксплуатируемых типов самолетов и разрешенных специальных полетов, включая любые требования, касающиеся производства полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках.

2.2.10 Контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию.

2.2.11 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.

2.2.12 Порядок действий обслуживающего экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, связанные с ним контрольные карты, а также информация о системах воздушного судна согласно установленным требованиям, включая описание необходимых процедур координации действий летного и обслуживающего экипажей.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Структура и содержание руководства по производству полетов	Глава/Стр.:	ДБ-2/5

2.2.13 Спасательное и аварийное оборудование для различных маршрутов и необходимые процедуры проверки его нормальной работы перед взлетом, включая процедуры определения необходимого и имеющегося запаса кислорода.

2.2.14 Код визуальных сигналов "земля – воздух" из ПКМ-80 для использования оставшимися в живых

2.3 Маршруты и аэродромы

2.3.1 Маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа в каждом полете сведениями о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, заходах на посадку по приборам, прибытиях по приборам и вылетах по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета, и прочими сведениями, которые эксплуатант может считать необходимыми для правильного выполнения полетов.

2.3.2 Минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте.

2.3.3 Эксплуатационные минимумы каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов.

2.3.4 Информация об увеличении эксплуатационных минимумов аэродромов в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или аэродромных средств.

2.3.5 Инструкции относительно определения эксплуатационных минимумов аэродромов для заходов на посадку по приборам с использованием HUD и EVS.


2.3.6 Необходимая информация для соблюдения всех профилей полетов, предусмотренных правилами, включая, в числе прочего, определение:

- a) требований к длине ВПП при взлете в случае сухой, влажной и загрязненной поверхности ВПП, в том числе требований, обусловленных отказами систем, которые влияют на взлетную дистанцию;
- b) ограничений набора высоты при взлете;
- c) ограничений набора высоты при полете по маршруту;
- d) ограничений набора высоты при заходе на посадку и посадке;
- e) требований к длине ВПП при посадке в случае сухой, влажной и загрязненной поверхности ВПП, в том числе при отказах систем, которые влияют на посадочную дистанцию;
- f) дополнительной информации, например, ограничений скорости пневматика.

2.4 Подготовка


2.4.1 Подробные сведения о программе подготовки летного экипажа согласно п. 9.3 главы 9.

2.4.2 Подробные сведения о программе подготовки бортпроводников к выполнению обязанностей согласно п. 12.4 главы 12.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Структура и содержание руководства по производству полетов	Глава/Стр.:	ДБ-2/6

2.4.3 Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера, выполняющего свои функции в соответствии с методом осуществления контроля за производством полетов согласно п. 4.2.1 главы 4.


Примечание. Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера приведены в п. 10.2 главы 10.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Дополнительные Требования К Производству	Глава/Стр.:	ДБ-3/1


**Добавление - 3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ
УТВЕРЖДЕННЫХ ПОЛЕТОВ НОЧЬЮ И/ИЛИ В ПРИБОРНЫХ
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ПМУ) НА САМОЛЕТАХ С ОДНИМ
ГАЗОТУРБИНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ**

(Примечание. См. п.5.4.1 главы 5.)

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Дополнительные Требования К Производству	Глава/Стр.:	ДБ-3/2

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Дополнительные Требования К Производству	Глава/Стр.:	ДБ-4/1

Добавление - 4. ТРЕБОВАНИЯ К ХАРАКТЕРИСТИКАМ СИСТЕМЫ ИЗМЕРЕНИЯ ВЫСОТЫ ДЛЯ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ RVSM


(Примечание. См. п. 7.2.5 главы 7.)

1. В отношении групп самолетов номинально одинаковой конструкции и изготовления с точки зрения всех элементов, способных повлиять на точность выдерживания относительной высоты, возможности выдерживания относительной высоты являются следующими: среднее значение суммарной ошибки по высоте (TVE) такой группы самолетов не превышает 25 м (80 фут), а ее стандартное отклонение не превышает $28 - 0,013z^2$ для $0 \leq z \leq 25$, где z – среднее значение TVE в метрах, или $92 - 0,004z^2$ для $0 \leq z \leq 80$, где z рассчитывается в футах. Помимо этого, составляющие TVE имеют следующие характеристики:


- a) среднее значение погрешности системы измерения высоты (ASE) для группы самолетов не превышает 25 м (80 фут);
- b) сумма абсолютного среднего значения ASE и трех стандартных отклонений ASE не превышает 75 м (245 фут);
- c) величины разницы между разрешенным эшелонем полета и показываемой высотомером барометрической высотой, на которой фактически происходит полет, располагаются симметрично относительно среднего значения 0 м при стандартном отклонении не более 13,3 м (43,7 фут), и, помимо этого, сокращение частоты возникновения разницы при возрастании ее величины соответствует, по крайней мере, экспоненциальному закону.

2. В отношении самолетов, характеристики планера и набора систем измерения высоты, которых являются особыми и поэтому не могут быть классифицированы в качестве относящихся к какой-либо группе самолетов, упомянутой в п. 1, возможности выдерживания относительной высоты таковы, что составляющие компоненты TVE такого самолета соответствуют следующим характеристикам:

- a) значение ASE самолета не превышает по своей величине 60 м (200 фут) при любых условиях полета;
- b) величины разницы между разрешенным эшелонем полета и показываемой высотомером барометрической высотой, на которой фактически происходит полет, располагаются симметрично относительно среднего значения 0 м при стандартном отклонении не более 13,3 м (43,7 фут), и, помимо этого, сокращение частоты возникновения разницы при возрастании ее величины соответствует, по крайней мере, экспоненциальному закону.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Дополнительные Требования К Производству	Глава/Стр.:	ДБ-4/2

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Контроль За Обеспечением Безопасности Полетов	Глава/Стр.:	ДБ-5/1

Добавление - 5. КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ЭКСПЛУАТАНТАМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Примечание. См. п. 4.2.1.8 главы 4.)

Примечание 1. В добавлении 1 к AR-SMS-001 содержатся общие положения, касающиеся государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

Примечание 2. В настоящем добавлении содержатся дополнительные положения, касающиеся контроля за обеспечением безопасности полетов эксплуатантами международного коммерческого воздушного транспорта.

1. Основное авиационное законодательство

Агентство «Узавиация» принимает законы, позволяющие ему регулировать проведение сертификации и осуществление постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов и устранение выявленных полномочным органом проблем в области безопасности полетов и обеспечить достижение в результате соблюдения требований приемлемого уровня характеристик безопасности выполняемых полетов.

Примечание 1. Под термином "полномочный орган", используемым в этом добавлении, понимается ведомство гражданской авиации, а также эквивалентная организация, включая инспекторов и персонал.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся инспекции, сертификации и постоянного надзора за производством полетов, содержится в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (GM-GEN-038) и в Руководстве по летной годности (GM-AIR-001).

2. Конкретные правила эксплуатации

Агентство «Узавиация» принимает правила, предусматривающие сертификацию и осуществление постоянного надзора за производством полетов воздушных судов и техническим обслуживанием воздушных судов в соответствии с Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации.

3. Государственная система и функции контроля за обеспечением безопасности полетов

3.1 Агентство «Узавиация» обеспечивает контроль за обеспечением эксплуатантами безопасности полетов.


3.2 Агентство «Узавиация» использует соответствующую методику для определения требований к укомплектованию инспекторским составом с учетом объемов и сложности деятельности гражданских эксплуатантов в Республике Узбекистан.

3.3 Методика, упомянутая в п. 3.2, должна быть оформлена в виде документа.

3.4 Агентство «Узавиация» обеспечивает своих инспекторов надлежащими поддержкой, полномочиями и транспортом для того, чтобы независимо выполнять возложенные на них задачи по сертификации и постоянному надзору.

4. Квалифицированный технический персонал

Агентство «Узавиация» требует, чтобы первоначальная подготовка и повышение квалификации своих инспекторов включали вопросы, конкретно относящиеся к воздушным судам.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Контроль За Обеспечением Безопасности Полетов	Глава/Стр.:	ДБ-5/2

Примечание. Инструктивный материал, касающийся опыта и подготовки инспекторов, содержится в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (GM-GEN-038).

5. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полетов информации

5.1 Агентство «Узавиация» обеспечивает предоставление своим инспекторам технических инструктивных руководств, содержащих информацию о политике, процедурах и стандартах, для их использования при сертификации и осуществлении постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов.

5.2 Агентство «Узавиация» обеспечивает предоставление своим инспекторам технических инструктивных руководств, содержащих информацию о политике, процедурах и стандартах, для их использования при устранении проблем в области безопасности полетов, включая меры по обеспечению выполнения.

5.3 Агентство «Узавиация» обеспечивает предоставление своим инспекторам технических инструктивных руководств по таким вопросам, как этика, умение вести себя и предупреждение фактических или предполагаемых конфликтов интересов при выполнении официальных обязанностей.

6. Обязательства по выдаче сертификатов

Эксплуатанты до начала новых видов коммерческой транспортной деятельности должны продемонстрировать свои возможности безопасно выполнять предлагаемые полеты.

Примечание. Дополнительная информация по данному вопросу приведена в дополнении E

7. Обязательства по постоянному надзору

Агентство «Узавиация» использует текущий план осуществления надзора для подтверждения того, что эксплуатанты по-прежнему отвечают соответствующим требованиям первоначальной сертификации и что каждый эксплуатант удовлетворительно осуществляет свою деятельность.

8. Разрешение проблем безопасности полетов

Примечание. Положения, касающиеся разрешения проблем безопасности полетов, содержатся в добавлении 1 к AR-SMS-001.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Сертификат Эксплуатанта (СЭ)	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-6/1

Добавление - 6. СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА (СЭ)

(Примечание. См. пп. 4.2.1.5 и 4.2.1.6 главы 4.)

1. Цель и сфера применения

1.1 СЭ и связанные с ним определенные для конкретной модели эксплуатационные спецификации содержат в стандартном формате минимальную информацию, предусмотренную в пп. 2 и 3 соответственно.

1.2 Сертификат эксплуатанта и связанные с ним эксплуатационные спецификации определяют виды полетов, которые разрешено осуществлять эксплуатанту на основании специального утверждения.

Примечание. Пункт 3.2.2 дополнения Е содержит дополнительную информацию, которая может включаться в эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта.

2. Формат СЭ

Примечание. В соответствии с требованием п. 6.1.2 главы 6 на борту должна находиться официально заверенная копия СЭ.

СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА		
1	2 ГОСУДАРСТВО ЭКСПЛУАТАНТА	1
	3 ВЫДАЮЩИЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН	
4 СЭ # : Дата истечения срока действия ⁵ :	6 НАЗВАНИЕ ЭКСПЛУАТАНТА ОПК (коммерческое название) ⁷ Адрес эксплуатанта ⁸ : Телефон ⁹ : Факс: E-mail:	10 ОПЕРАТИВНАЯ СВЯЗЬ В ЭКСПЛУАТАЦИИ: 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 .		
14 Дата выдачи :	15 Фамилия и подпись : 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")

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	ДБ-6/2
Сертификат Эксплуатанта (СЭ)			

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 cabinного 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 проставлена официальная печать.

3. Эксплуатационные спецификации для каждой модели воздушного судна

Примечание. В соответствии с требованием п. 6.1.2 главы 6 на борту должен находиться экземпляр эксплуатационных спецификаций, рассматриваемых в настоящем разделе.

3.1 Для каждого воздушного судна парка воздушных судов эксплуатанта, определяемых типом, моделью и серией воздушного судна, предусматривается следующий перечень специальных утверждений, условий и ограничений: контактная информация о выдающем полномочном органе, название эксплуатанта и номер СЭ, дата выдачи и подпись представителя полномочного органа, модель воздушного судна, типы и районы полетов, специальные ограничения и разрешения.

Примечание. Если специальные утверждения и ограничения являются одинаковыми для двух или большего числа моделей, эти модели могут быть объединены в группу, имеющую один перечень.

3.2 Формат эксплуатационных спецификаций, упомянутый в п. 4.2.1.6 главы 4, является следующим:

Примечание. MEL представляет собой неотъемлемую часть руководства по производству полетов.



**Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты**
Сертификат Эксплуатанта (СЭ)

Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

ДБ-6/3

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ

(с соблюдением утвержденных условий в руководстве по производству полетов)

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ВЫДАЮЩЕМ ПОЛНОМОЧНОМ ОРГАНЕ¹

Телефон: _____; Факс: _____; Эл. почта: _____

СЭ #²: _____ Название эксплуатанта³: _____ Дата⁴: _____ Подпись: _____

ОПК (коммерческое название): _____

Модель воздушного судна⁵:

Виды полетов: Коммерческие воздушные перевозки; Пассажирские; Грузовые; Прочие⁶: _____

Район(ы) полетов⁷:

Специальные ограничения⁸:

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"/>	КАТ 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	
RVSM ¹³ <input type="checkbox"/> Неприменимо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO ¹⁴ <input type="checkbox"/> Неприменимо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Пороговое время ¹⁵ : __ мин Максимальное время полета до запасного аэродрома ¹⁵ : __ мин	
Навигационные спецификации (AR) для полетов в условиях PBN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16	
Поддержание летной годности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17	
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18	
Прочее ¹⁹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	ДБ-6/4
Сертификат Эксплуатанта (СЭ)			


Примечания:

1. Номера телефона и факса полномочного органа, включая код страны. Следует указать адрес электронной почты и факса, если имеется.
2. Указать соответствующий номер СЭ.
3. Указать зарегистрированное название эксплуатанта и коммерческое название эксплуатанта, если оно другое. Вставить "ОПК" перед коммерческим названием (означает "осуществляет перевозки как").
4. Дата выдачи эксплуатационных спецификаций (день – месяц – год) и подпись представителя полномочного органа.
5. Указать принятое Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/ИКАО обозначение типа, модели и серии или эталонной серии воздушного судна, если серия обозначается (например, "Боинг-737-3К2" или "Боинг-777-232"). Таксономия CAST/ИКАО приведена на веб-сайте: <http://www.intlaviationstandards.org/>.
6. Прочие виды перевозок, подлежащие указанию (например, оказание скорой медицинской помощи).
7. Перечень географических районов разрешенных полетов (указываются географические координаты или конкретные маршруты, границы районов полетной информации, государственные границы или границы регионов), определенный выдающим полномочия органом.
8. Перечень применимых специальных ограничений (например, только ПВП, только в дневное время).
9. Перечислить в данной колонке допускающие наибольшую свободу критерии для каждого специального утверждения (с соответствующими критериями).
10. Указать соответствующую категорию точного захода на посадку (КАТ II, III). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. По одной строке на указываемую категорию захода на посадку.
11. Указать утвержденное минимальное значение RVR в метрах для взлета или эквивалентную горизонтальную видимость, если RVR не используется. Может использоваться по одной строке на утверждение, если предоставлены различные утверждения.
12. Указать возможности бортового оборудования (например, системы автоматической посадки, коллиматорный индикатор, системы EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности.
13. Клетка "Неприменимо" может быть отмечена только в том случае, если максимальный потолок воздушного судна не достигает FL 290.
14. Если специальное утверждение производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) на основе положений раздела 4.7 главы 4 не применяется, отметить клетку "Неприменимо". В противном случае должно быть указано время и максимальное время полета до запасного аэродрома.
15. Пороговое время и максимальное время полета до запасного аэродрома могут быть выражены также в единицах расстояния (м. мили). Подробная информация относительно каждой конкретной конфигурации самолет/двигатель, для которой установлено пороговое время и максимальное время полета до запасного аэродрома, может быть указана в разделе "примечания". В случае выдачи различных утверждений для каждого утверждения можно использовать одну строку.
16. Навигация, основанная на характеристиках (PBN): одна строка используется для каждого утверждения навигационной спецификации (AR) PBN (например, RNP AR APCH), а соответствующие ограничения перечисляются в колонке "Описание".
17. Указать фамилию лица/название организации, ответственных за обеспечение сохранения летной годности, а также нормы и правила, требующие проведения работ, т. е., в

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Сертификат Эксплуатанта (СЭ)	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-6/5

рамках норм СЭ или специального утверждения (например, ЕС 2042/2003, Part M, Subpart G).

18. *Указать функции EFB подлежащие использованию для безопасной эксплуатации самолета и любые применимые ограничения.*
19. *Здесь могут быть указаны другие разрешения или данные с использованием одной строки (или группы из нескольких строк) на разрешение (например, разрешение на специальную процедуру захода на посадку, утвержденные навигационные характеристики).*

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Требования к FRMS	Глава/Стр.:	ДБ-7/1

Добавление - 7. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С УТОМЛЯЕМОСТЬЮ

Примечание. Инструктивный материал по разработке, внедрению, утверждению и мониторингу системы FRMS содержится в Руководстве для регламентирующих органов по системам управления рисками, связанными с утомляемостью (GM-GEN-032).

В систему управления рисками, связанными с утомляемостью (FRMS), создаваемую в соответствии с п. 4.10.6 главы 4, как минимум, включаются:

1. Политика и документация в отношении FRMS

1.1 Политика в отношении FRMS

1.1.1 Эксплуатант определяет свою политику в отношении FRMS, которая включает ясную характеристику всех элементов FRMS.

1.1.2 Политика устанавливает требование о том, чтобы виды полетов, на которые распространяется FRMS, четко оговаривались в руководстве по производству полетов.

1.1.3 Политика:


- a) отражает совместную ответственность руководителей, летного и кабинного экипажей и другого соответствующего персонала;
- b) ясно излагает задачи FRMS, связанные с обеспечением безопасности полетов;
- c) подписывается подотчетным исполнительным руководителем организации;
- d) завизированная на видном месте, доводится до сведения всех соответствующих подразделений и уровней организации;
- e) содержит обязательства руководителей относительно эффективного представления отчетной информации о безопасности полетов;
- f) содержит обязательства руководителей относительно предоставления адекватных ресурсов для FRMS;
- g) содержит обязательства руководителей относительно непрерывного совершенствования FRMS;
- h) требует ясного определения каналов подотчетности руководителей, летного и кабинного экипажей и всего другого соответствующего персонала;
- i) периодически пересматривается в целях обеспечения ее актуальности и адекватности.

Примечание. Материал по эффективному представлению отчетной информации о безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (GM-GEN-010).

1.2 Документация FRMS

Эксплуатант разрабатывает и обновляет документацию FRMS, в которой описаны и учитываются:

- a) политика и задачи в отношении FRMS;
- b) процессы и процедуры FRMS;
- c) порядок подотчетности, обязанности и ответственные применительно к этим процессам и процедурам;

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Требования к FRMS	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-7/2

- d) механизмы постоянного задействования руководителей, летных и кабинных экипажей и всего другого соответствующего персонала;
- e) программы подготовки по FRMS, требования к подготовке персонала и учет прохождения подготовки;
- f) запланированная и фактическая продолжительность полетного времени, служебного времени и времени отдыха с указанием значительных расхождений и их причин;

Примечание. Материал по значительным расхождениям содержится в Руководстве для регламентирующих органов по системам управления рисками, связанными с утомляемостью (GM-GEN-032).

- g) результаты использования FRMS, включая выводы, сделанные на основе полученных данных, рекомендаций и предпринятых действий.

2. Процессы управления рисками, связанными с утомляемостью

2.1 Выявление опасных факторов

Примечание. Правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов содержатся в дополнении В к AR-SMS-001.

Эксплуатант разрабатывает и реализует три основных задокументированных процесса выявления опасных факторов, связанных с утомляемостью:

2.1.1 Предсказательный


В рамках предсказательного процесса опасные факторы, связанные с утомляемостью, выявляются путем изучения графиков работы экипажей и учета известных факторов, влияющих на сон, утомляемость и работоспособность. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- a) а) эксплуатационный опыт отрасли или эксплуатантов и данные, полученные в отношении аналогичных видов полетов;
- b) практика разработки графиков работы экипажей, основанная на продемонстрированных результатах;
- c) с) биоматематические модели.

2.1.2 Упреждающий

В рамках упреждающего процесса опасные факторы, связанные с утомляемостью, выявляются в ходе текущего производства полетов. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- a) собственные отчеты о связанных с утомляемостью рисках;
- b) опросы экипажей относительно утомляемости;
- c) соответствующие производственные данные о работе членов летных и кабинных экипажей;
- d) имеющиеся базы данных по безопасности полетов и научные исследования;
- e) анализ данных о запланированном и фактически отработанном времени.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Требования к FRMS	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-7/3

2.1.3 Исправительный

В рамках исправительного процесса выявляется степень значимости опасных факторов, связанных с утомляемостью, с учетом сообщений и событий, связанных с потенциальными негативными последствиями для безопасности полетов, в целях определения возможных способов сведения к минимуму последствий утомляемости. Толчком к задействию этого процесса может служить, как минимум, любое из перечисленного ниже:

- a) отчеты об утомляемости,
- b) конфиденциальные донесения,
- c) отчеты проверяющих,
- d) инциденты,
- e) анализ полетных данных.

2.2 Оценка риска

2.2.1 Эксплуатант разрабатывает и реализует процедуры оценки риска, устанавливающие вероятность и потенциальную серьезность событий, связанных с утомляемостью, и определяющие момент, когда в отношении соответствующих рисков требуются меры их снижения.

2.2.2 В рамках процедур оценки риска выявленные опасные факторы рассматриваются в увязке с:

- a) эксплуатационными процессами,
- b) степенью их вероятности,
- c) возможными последствиями,
- d) эффективностью существующих мер контроля и обеспечения безопасности полетов.

2.3 Снижение риска


Эксплуатант разрабатывает и реализует процедуры снижения риска, в рамках которых:

- a) выбирается надлежащая стратегия снижения риска,
- b) реализуется стратегия снижения риска,
- c) отслеживается ход реализации и эффективность стратегии.

3. Процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS

Эксплуатант разрабатывает и реализует процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS в целях:

- a) осуществления непрерывного мониторинга результативности FRMS, анализа тенденций и оценки для валидации эффективности мер контроля рисков для безопасности полетов, связанных с утомляемостью. 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 утомляемости;

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Требования к FRMS	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-7/4

b) 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;


c) 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 утомляемостью.

4. Процессы продвижения FRMS

Процессы продвижения FRMS обеспечивают поддержку непрерывного развития FRMS, постоянного улучшения ее общей результативности и достижения оптимальных уровней безопасности полетов. В рамках своей системы FRMS эксплуатант разрабатывает и внедряет:

- a) программы подготовки, обеспечивающие уровень знаний, соответствующий должностным обязанностям руководителей, летных и cabinных экипажей и всего другого соответствующего персонала, затрагиваемого планируемой FRMS;
- b) 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.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	ДБ-8/1
Бортовые Самописцы			

Добавление - 8. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ

(Примечание. См. п. 6.3 главы 6.)

Материал, содержащийся в настоящем добавлении, касается бортовых самописцев, предназначенных для установки на самолетах, осуществляющих международные полеты. Ударостойкие бортовые самописцы включают один или несколько из следующих элементов:

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

Если требуется регистрация визуальной обстановки или информации линии передачи данных на бортовом ударостойком самописце, то допускается производство такой регистрации с помощью CVR или FDR.

Облегченные бортовые регистраторы включают один или несколько из следующих элементов:

- – бортовую систему регистрации данных (ADRS),
- – систему регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS),
- – бортовую систему регистрации визуальной обстановки (AIRS),
- – систему регистрации линии передачи данных (DLRS).

Если требуется регистрация визуальной обстановки или информации линии передачи данных на облегченном бортовом регистраторе, то такая регистрация допускается с помощью CARS или ADRS.

1. Общие требования

1.1 Контейнеры неотделяемых бортовых самописцев окрашиваются в ярко оранжевый цвет:

1.2 Контейнеры неотделяемых ударостойких бортовых самописцев:


- a) имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
- b) оснащаются надежно подсоединенным и автоматически приводимым в действие устройством, обеспечивающим обнаружение их под водой и работающим на частоте 37,5 кГц. В возможно кратчайший срок, но не позднее 1 января 2018 года, минимальное время работы такого устройства будет составлять 90 дней.

1.3 Контейнеры автоматически отделяемых бортовых самописцев:

- a) окрашиваются в ярко оранжевый цвет, однако поверхность, видимая с наружной стороны воздушного судна, может быть другого цвета;
- b) имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
- c) оборудуются встроенным автоматически срабатывающим ELT

1.4 Бортовые системы регистрации полетных данных устанавливаются таким образом, чтобы:

- a) вероятность повреждения записей была минимальной;

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	ДБ-8/2
Бортовые Самописцы			

- b) имелись акустические или визуальные средства для предполетной проверки нормальной работы бортовых систем регистрации полетных данных;
- c) c) при наличии в бортовых системах регистрации полетных данных устройства для "тотального" стирания, их установка проектируется таким образом, чтобы предотвратить функционирование устройства для такого стирания в течение полетного времени или во время удара при катастрофе.
- d) на самолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, в кабине экипажа предусматривается задействуемая летным экипажем функция стирания, которая при включении позволяет изменить записи CVR и AIR с тем, чтобы их невозможно было извлечь с помощью обычных методов воспроизведения или копирования. Это устройство проектируется таким образом, чтобы предотвратить его срабатывание в полете. Кроме того, сводится к минимуму вероятность непреднамеренного заедирования функции стирания в результате авиационного происшествия.

Примечание. Функция стирания предназначена для предотвращения доступа к записям CVR и AIR с помощью обычных средств воспроизведения или копирования, однако она не будет препятствовать доступу полномочных органов по расследованию авиационных происшествий к таким записям с использованием специальных методов воспроизведения или копирования.

1.5 Бортовые ударостойкие самописцы подключаются таким образом, чтобы они получали электропитание от шины, которая обеспечивает максимальную надежность работы бортовых самописцев, не нарушая работоспособности основных или аварийных систем, или оборудования.


1.6 Облегченные бортовые регистраторы подключаются к источнику питания, характеристики которого обеспечивают надлежащую и надежную запись информации в условиях эксплуатации.

1.7 Во время испытаний посредством методов, утвержденных соответствующим сертифицирующим полномочным органом, бортовые системы регистрации полетных данных демонстрируют годность к работе в тех экстремальных условиях окружающей среды, с учетом которых они были спроектированы.

1.8 Обеспечиваются средства для точной корреляции по времени между записями бортовых систем регистрации полетных данных.

1.9 Изготовитель систем регистрации полетных данных предоставляет соответствующему сертифицирующему полномочному органу следующую информацию в отношении бортовых систем регистрации полетных данных:

- a) a) эксплуатационные инструкции изготовителя, ограничения оборудования и методы его установки;
- b) происхождение или источник параметра и уравнения, связывающие расчеты и единицы измерения;
- c) отчеты изготовителя о проведенных испытаниях;
- d) подробную информацию, касающуюся поддержания эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полетных данных.

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Бортовые Самописцы	Глава/Стр.:	ДБ-8/3

1.10 Владелец документа об утверждении летной годности, связанного с проектированием и установкой бортовой системы регистрации полетных данных, предоставляет необходимую информацию о поддержании летной годности эксплуатанту самолета для ее включения в программу поддержания летной годности. Эта информация о поддержании летной годности содержит подробное изложение всех задач, выполнение которых необходимо для поддержания эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полетных данных.

Примечание 1. Система регистрации полетных данных включает в себя самописец полетных данных, а также любые специальные датчики, аппаратные и программные средства, обеспечивающие получение информации, предусмотренной настоящим добавлением.

Примечание 2. Условия, касающиеся поддержания эксплуатационной пригодности системы регистрации полетных данных, определены в разделе 7 настоящего добавления. В Руководстве по техническому обслуживанию систем бортовых самописцев (FRSM) (GM-GEN-028) содержатся инструктивные материалы относительно задач по техническому обслуживанию, касающихся бортовых систем регистрации полетных данных

2. Самописец полетных данных (FDR) и бортовая система регистрации данных (ADRS)

2.1 Логика начала и прекращения записи

FDR или ADRS начинает вести запись до момента начала движения самолета с использованием своей тяги и ведет ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда самолет уже не может двигаться, используя свою тягу.


2.2 Подлежащие регистрации параметры

2.2.1 Параметры, отвечающие требованиям к FDR, перечислены в таблице А8-1. Количество параметров, которые должны регистрироваться, зависит от сложности вертолета. Параметры, не отмеченные звездочкой (*), являются обязательными параметрами, которые регистрируются независимо от сложности вертолета. Кроме того, регистрируются отмеченные звездочкой (*) параметры, если источники информации для таких параметров используются бортовыми системами или летным экипажем для управления вертолетом. Однако эти параметры могут заменяться другими параметрами с должным учетом типа данного вертолета и характеристик записывающего оборудования.

2.2.2 Если имеются дополнительные возможности для регистрации с использованием FDR, рассматривается вопрос о регистрации следующей дополнительной информации:

а) информация о полете с электронных систем индикации, таких как электронная система пилотажного оборудования воздушного судна (EFIS), электронный централизованный бортовой монитор (ECAM) и система индикации параметров работы двигателя и предупреждения экипажа (EICAS). Используйте следующий порядок очередности:

1) параметры, выбираемые летным экипажем, относящиеся к заданной траектории полета, например, установка барометрического давления, выбранная абсолютная высота, выбранная воздушная скорость, относительная высота принятия решения и время включения системы автоматического управления полетом и режим ее работы, если они не регистрируются другим источником;

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Бортовые Самописцы	Глава/Стр.:	ДБ-8/4

2) выбор/состояние системы индикации, например SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY и т. д.;

3) предупреждения и аварийная сигнализация;

4) идентификатор страниц, отображающих аварийные процедуры и контрольные перечни;

b) информация о замедлении движения воздушного судна, включая информацию о применении тормозов, для ее использования при расследовании случаев выкатывания за пределы ВПП и прерванных взлетов.

2.2.3 Ниже перечислены параметры, обеспечивающие выполнение требований о наличии данных о траектории полета и скорости, которые отображаются пилоту(ам). Параметры, не отмеченные звездочкой (*), являются обязательными для регистрации параметрами. Кроме того, регистрируются отмеченные звездочкой (*) параметры, если источник информации такого параметра отображается пилоту и его целесообразно регистрировать:

- – барометрическая высота;
- – приборная скорость или индикаторная воздушная скорость;
- – курс (основные стандартные данные для летного экипажа);
- – положение по тангажу;
- – положение по крену;
- – тяга/мощность двигателей;
- – положение шасси*;
- – полная температура потока или температура наружного воздуха*;
- – время*;
- – навигационные данные*: угол сноса, скорость ветра, направление ветра, широта/долгота;
- – высота по радиовысотомеру*.


2.2.4 Параметрами, которые удовлетворяют требованиям в отношении ADRS, являются первые 7 параметров, указанные в таблице А8-3.

2.2.5 При наличии возможности регистрации в ADRS дополнительных параметров рассматривается вопрос о целесообразности регистрации любых указанных в таблице А8-3 параметров начиная с 8 и далее.

2.3 Дополнительная информация

2.3.1 Диапазон измерений, интервал между записями и точность регистрации параметров установленного оборудования проверяются с помощью методов, одобренных соответствующим сертифицирующим полномочным органом.

2.3.2 Документация, касающаяся распределения параметров, уравнений преобразования, периодической калибровки, и другая информация об эксплуатационной пригодности и техническом обслуживании самописцев, ведется эксплуатантом. Объем этой документации должен быть достаточным, чтобы полномочные органы, занимающиеся расследованием авиационных происшествий, имели всю необходимую информацию для считывания данных в технических единицах.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Бортовые Самописцы	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-8/5

3. Бортовой речевой самописец (CVR) и система регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS)

3.1 Логика начала и прекращения записи

CVR или CARS начинают вести запись до момента начала движения самолета с использованием своей тяги и ведут ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда самолет уже не может двигаться, используя свою тягу. Кроме того, в зависимости от наличия электропитания CVR или CARS начинают вести запись как можно раньше в процессе предполетной проверки в кабине экипажа перед запуском двигателя в начале выполнения полета и ведут ее до момента окончания проверки в кабине экипажа, проводимой сразу же после останова двигателей в конце выполнения полета.

3.2 Подлежащие регистрации сигналы

3.2.1 CVR обеспечивает одновременную запись на четырех или более отдельных каналах по крайней мере следующего:

- a) а) внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту самолета;
- b) звуковой обстановки в кабине экипажа;
- c) с) речевых переговоров в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, если таковая установлена;
- d) речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;
- e) е) речевой связи членов летного экипажа, использующих систему обращения к пассажирам, если таковая установлена.

3.2.2 Предпочтительное распределение каналов аудиозаписи CVR должно быть следующим:


- a) аудиопульт командира воздушного судна;
- b) аудиопульт второго пилота;
- c) рабочие места других членов летного экипажа и система отсчета времени;
- d) микрофон в кабине летного экипажа.

3.2.3 CARS обеспечивает одновременную запись на двух или более отдельных каналах по крайней мере следующего:

- a) внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту самолета;
- b) звуковой обстановки в кабине экипажа;
- c) речевых переговоров в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, если таковая установлена.

3.2.4 Предпочтительное распределение каналов аудиозаписи CARS должно быть следующим:

- a) речевая связь;

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Бортовые Самописцы	Глава/Стр.:	ДБ-8/6

b) звуковая обстановка в кабине летного экипажа

4. Автоматически Отделяемый Бортовой Самописец (ADFR)

4.1 Режим работы

К ADFR применяются следующие требования:

- – отделение происходит при значительной деформации конструкции самолета;
- – отделение происходит при погружении самолета в воду;
- – ADFR не способен отделяться в ручном режиме;
- – ADFR является нетонущим;
- – отделение ADFR не ставит под угрозу безопасное продолжение полета;
- – отделение ADFR значительно не снижает вероятность сохранения самописцем работоспособности и успешной передачи информации, встроенным в нем ELT;
- – ADFR отделяется в виде только одного блока;
- – летному экипажу выдается предупредительный сигнал, когда ADFR полностью отделился от воздушного судна;
- – летный экипаж не может заблокировать отделение ADFR, когда воздушное судно находится в воздухе;
- – ADFR имеет встроенный ELT, который автоматически включается при отделении. По своему типу эти ELT могут быть такими, которые включаются в полете и передают информацию, по которой можно определить местоположение;
- – ELT, встроенный в ADFR, отвечает тем же требованиям, что и ELT, который необходимо устанавливать на самолете. Встроенный ELT как минимум имеет характеристики, аналогичные характеристикам стационарного ELT, для максимального повышения вероятности обнаружения передаваемого им сигнала.

Примечание 1. Дополнительная информация, касающаяся ADFR, содержится в Руководстве по определению местоположения терпящих бедствие воздушных судов и восстановлению данных бортовых самописцев (GM-GEN-059).


Примечание 2. Если встроенный в ADFR ELT принадлежит к такому типу, который включается в полете, он может представлять собой средство соблюдения требований п. 6.18 главы 6

5. Регистратор Линии Передачи Данных (DLR)

5.1 Подлежащие регистрации виды применения

5.1.1 В тех случаях, когда получение разрешения на траекторию полета воздушного судна и контроль за ней осуществляются путем использования передаваемых по линии передачи данных сообщений, то все передаваемые по линии передачи данных сообщения как по линиям связи "вверх" (на борт воздушного судна), так и по линиям связи "вниз" (с борта воздушного судна), регистрируются на борту воздушного судна. Насколько это практически возможно, регистрируется время отображения этих сообщений на дисплеях летного экипажа, а также время ответов.

Примечание. 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

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Бортовые Самописцы	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-8/7

этих сообщений на дисплеях летного экипажа.

5.1.2 Регистрируются сообщения, связанные с перечисленными в таблице А8-2 видами применения. Виды применения, не отмеченные звездочкой (*), являются обязательными видами применения, которые регистрируются независимо от сложности системы. Виды применения, отмеченные звездочкой (*), регистрируются только по мере возможности с учетом архитектуры системы.

6. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина"

6.1 Логика начала и прекращения записи

AIR или AIRS начинают вести запись до момента начала движения самолета с использованием своей тяги и ведут ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда самолет уже не может двигаться, используя свою тягу. Кроме того, в зависимости от наличия электропитания, AIR или AIRS начинают вести запись как можно раньше в процессе предполетной проверки в кабине экипажа перед запуском двигателя в начале выполнения полета и ведут ее до момента окончания проверки в кабине экипажа, проводимой сразу же после останова двигателей в конце выполнения полета.

6.2 Классы

6.2.1 AIR или AIRS класса А регистрируют общую визуальную обстановку в кабине экипажа для получения данных, которые дополняют регистрируемые обычными бортовыми самописцами параметры.

Примечание 1. В целях уважения неприкосновенности личной жизни членов летного экипажа обзор кабины экипажа может, насколько это практически возможно, формироваться таким образом, чтобы не были видны головы и плечи членов летного экипажа, когда они сидят в нормальном положении на своих рабочих местах.

Примечание 2. В настоящем документе нет положений в отношении AIR или AIRS класса А.

6.2.2 AIR или AIRS класса В регистрируют сообщения, отображаемые на дисплеях линии передачи данных.

6.2.3 AIR или AIRS класса С регистрирует данные, отображаемые на приборах, и положение пультов управления.


Примечание. AIR или AIRS класса С могут служить средством регистрации полетных данных в тех случаях, когда нецелесообразно или слишком дорого регистрировать эти данные на FDR или ADRS, или если не требуется устанавливать FDR.

6.3 Подлежащие регистрации виды применения

6.3.1 Манипулирование выключателями и переключателями и информация, отображаемая летному экипажу, регистрируются датчиками изображений или другими электронными средствами.

6.3.2 Регистрация манипулирования членами летного экипажа выключателями и переключателями включает следующее:

- – любой выключатель или переключатель, который влияет на эксплуатацию и навигацию воздушного судна;

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Бортовые Самописцы	Глава/Стр.:	ДБ-8/8

- – выбор рабочих и резервных систем.

6.3.3 Регистрация информации, отображаемой членам летного экипажа на электронных дисплеях, включает следующее:

- – отображение первичной полетной и навигационной информации;
- – отображение информации контроля бортовых систем;
- – отображение параметров работы двигателей;
- – отображение информации о движении, рельефа местности и метеоданных;
- – отображение информации, выдаваемой системами предупреждения экипажа;
- – резервные системы;
- – установленный EFB, по мере целесообразности.

6.3.4 Датчики изображений используются таким образом, чтобы головы и плечи членов летного экипажа, находящихся в обычном положении на своих рабочих местах, в кадр не попадали.


7. Проверки бортовых систем регистрации полетных данных

7.1 До начала первого в течение дня полета осуществляется контрольное испытание бортовых устройств встроенного контроля за работой бортовых самописцев и блока выделения полетных данных (FDAU), если они установлены на борту, путем проведения проверок в ручном и/или автоматическом режимах.

7.2 Для систем FDR или ADRS, систем CVR или CARS, систем AIR или AIRS интервал между проверками системы регистрации данных составляет один год; при условии утверждения соответствующим полномочным нормативным органом указанный период может быть продлен до двух лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля. Для систем DLR или DLRS интервал между проверками системы регистрации данных составляет два года; при условии утверждения соответствующим полномочным нормативным органом указанный период может быть продлен до четырех лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля.

7.3 Проверки системы регистрации данных проводятся в следующем порядке:

- a) анализ записанных бортовыми самописцами данных осуществляется с целью проверки того, что самописец исправно функционирует в течение установленного периода записи;
- b) 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;
- c) устройство для считывания имеет необходимое программное обеспечение в целях точного преобразования зарегистрированных величин в технические единицы и определения статуса дискретных сигналов;

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Бортовые Самописцы	Глава/Стр.:	ДБ-8/9

- d) 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;
- e) по мере практической возможности, в процессе проверки выборки записей, сделанных CVR или CARS в полете, проводится проверка с целью убедиться, что сигналы в достаточной мере разборчивы;
- f) проверка зарегистрированных AIR или AIRS данных о визуальной обстановке производится путем воспроизведения записей AIR или AIRS. Установленный на борту воздушного судна AIR или AIRS регистрирует визуальные данные испытаний каждого бортового источника и соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые визуальные данные отвечают стандартам качества записи;
- g) проверка сообщений, записанных DLR или DLRS, проводится путем воспроизведения записей DLR или DLRS.

7.4 Система регистрации полетных данных считается неисправной, если в течение довольно длительного периода времени запись данных была некачественной, записанные сигналы были неразборчивы или неправильно записывался один или несколько обязательных параметров.

7.5 Отчет о проведенной проверке системы регистрации данных направляется полномочным нормативным органам по запросу в целях контроля.

7.6 Калибровка системы FDR:

- a) а) перекалибровка системы в отношении параметров, снимаемых с датчиков, которые предназначены только для работы с FDR и которые не проверяются другими средствами, производится по крайней мере каждые пять лет или в соответствии с рекомендациями изготовителя датчиков в целях выявления любых расхождений в программах технического преобразования обязательных параметров, а также с целью убедиться, что параметры регистрируются в пределах установленных при калибровке допусков; и
- б) в тех случаях, когда параметры абсолютной высоты и воздушной скорости поступают с датчиков, которые предназначены для работы с системой FDR, перекалибровка производится согласно рекомендациям изготовителей датчиков, но не реже чем каждые два года.


	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Бортовые Самописцы	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-8/10

Таблица А8-1. Параметрические характеристики самописцев полетных данных

Порядковый номер	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интервал выборки и регистрации данных (с)	Пределы точности (входные сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
1	Время (UTC, если обеспечивается, а в других случаях отчет относительного времени или синхронизация времени по GNSS)		24 ч	4	$\pm 0,125$ % на каждый час	1 с
2	Барометрическая высота		От -300 м (-1000 фут) до максимальной сертифицированной абсолютной высоты воздушного судна $+1500$ м ($+5000$ фут)	1	От ± 30 до ± 200 м (от ± 100 до ± 700 фут)	1,5 м (5 фут)
3	Приборная скорость или индикаторная воздушная скорость		От 95 км/ч (50 уз) до максимальной V_{So} (примечание 1) От V_{So} до $1,2 V_D$ (примечание 2)	1	$\pm 5\%$ $\pm 3\%$	1 уз (0,5 уз – рекомендуемая)
4	Курс (основные стандартные данные для летного экипажа)		360°	1	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$
5	Нормальное ускорение (примечание 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года	От -3 до $+6$ g	0,125	± 1 % максимального диапазона, исключая ошибку в исходных данных ± 5 %	0,004 g
		Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты	От -3 до $+6$ g	0,0625	± 1 % максимального диапазона, исключая ошибку в исходных данных ± 5 %	0,004 g
6	Положение по тангажу		$\pm 75^\circ$ или рабочий диапазон, в зависимости от того, что больше	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$
7	Положение по крену		$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$
8	Манипуляция при радиопередаче		Включение – выключение (одно отдельное положение)	1		
9	Мощность каждого двигателя (примечание 3)		Весь диапазон	1 (на каждый двигатель)	$\pm 2\%$	0,2 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность



Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты
Бортовые Самописцы

Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

ДБ-8/11

Порядковый номер	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интервал выборки и регистрации данных (с)	Пределы точности (входные сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
10*	Выбор положения закрылков и органа управления ими в кабине экипажа		Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	$\pm 5\%$ или по указателю пилота	0,5 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность
11*	Выбор положения предкрылков и органа управления ими в кабине экипажа		Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	$\pm 5\%$ или по указателю пилота	0,5 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность
12*	Положение рычага реверса тяги		В убранном, промежуточном положении и при реверсе	1 (на каждый двигатель)		
13*	Выбор положения наземных интерцепторов/воздушных тормозов (выбор и положение)		Весь диапазон или каждое отдельное положение	1	$\pm 2\%$, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,2 % всего диапазона
14	Температура наружного воздуха		Диапазон датчика	2	$\pm 2^\circ\text{C}$	0,3 °C
15*	Включение или выключение автопилота/автомата тяги/режима автоматической системы управления полетом		Подходящее сочетание отдельных действий	1		
16	Продольное ускорение (примечание 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договариваемому государству до 1 января 2016 года	$\pm 1\text{ g}$	0,25	$\pm 0,015\text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05\text{ g}$	0,004 g
		Заявка на получение сертификата типа представлена Договариваемому государству 1 января 2016 года или после этой даты	$\pm 1\text{ g}$	0,0625	$\pm 0,015\text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05\text{ g}$	0,004 g
17	Поперечное ускорение (примечание 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договариваемому государству до 1 января 2016 года	$\pm 1\text{ g}$	0,25	$\pm 0,015\text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05\text{ g}$	0,004 g
		Заявка на получение сертификата типа представлена Договариваемому государству 1 января 2016 года или после этой даты	$\pm 1\text{ g}$	0,0625	$\pm 0,015\text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05\text{ g}$	0,004 g



Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты
Бортовые Самописцы

Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

ДБ-8/12

Порядковый номер	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интервал выборки и регистрации данных (с)	Пределы точности (входные сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
18	Действия пилота и/или положение управляющих поверхностей – основных органов управления (тангаж, крен, рыскание) (примечания 4 и 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года	Весь диапазон	0,25	$\pm 2^\circ$, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
		Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты	Весь диапазон	0,125	$\pm 2^\circ$, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
19	Положение триммера руля высоты		Весь диапазон	1	$\pm 3\%$, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,3 % всего диапазона или в зависимости от установки
20*	Высота по радиовысотомеру		От –6 до 750 м (от –20 до 2500 фут)	1	$\pm 0,6$ м (± 2 фут) или $\pm 3\%$, в зависимости от того, что больше ниже 150 м (500 фут), и $\pm 5\%$ выше 150 м (500 фут)	0,3 м (1 фут) ниже 150 м (500 фут) 0,3 м (1 фут) + 0,5 % всего диапазона выше 150 м (500 фут)
21*	Вертикальное отклонение от луча (глиссада ILS/GNSS/ GLS, угол места MLS, вертикальное отклонение IRNAV/IAN)		Диапазон сигналов	1	$\pm 3\%$	0,3 % всего диапазона
22*	Горизонтальное отклонение от луча (курсовой радиомаяк ILS/GNSS/GLS, азимут MLS, поперечное отклонение IRNAV/IAN)		Диапазон сигналов	1	$\pm 3\%$	0,3 % всего диапазона
23	Прохождение маркерных радиомаяков		Отдельно	1		
24	Централизованные системы сигнализации		Отдельно	1		
25	Выбор частоты навигационного приемника NAV (примечание 5)		Весь диапазон	4	В зависимости от установки	
26*	Дальность по DME 1 и 2 (включает расстояние от порога ВПП (GLS) и расстояние до точки ухода на второй круг (IRNAV/IAN)) (примечания 5 и 6)		0 – 370 км (0 – 200 м. миль)	4	В зависимости от установки	1852 м (1 м. миль)
27	Статус "воздух – земля"		Отдельно	1		



Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты
Бортовые Самописцы

Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

ДБ-8/13

Порядковый номер	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интервал выборки и регистрации данных (с)	Пределы точности (входные сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
28*	GPWS/TAWS/GCAS (выбор режима дисплея местности, включая состояние всплывающего дисплея) и (сигнализация о приближении к земле в виде предостережений и предупреждений и консультативные сообщения) и (положение переключателя "вкл./выкл.")		Отдельно	1		
29*	Угол атаки		Весь диапазон	0,5	В зависимости от установки	0,3 % всего диапазона
30*	Каждая гидравлическая система (низкое давление)		Отдельно	2		0,5 % всего диапазона
31*	Навигационные данные (широта/долгота, путевая скорость и угол сноса) (примечание 7)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
32*	Положение шасси и рычага управления шасси		Отдельно	4	В зависимости от установки	
33*	Путевая скорость		В зависимости от установки	1	Данные следует снимать с наиболее точной системы	1 уз
34	Тормоза (давление в левом и правом тормозе, положение педалей левого и правого тормоза)		(Максимально измеряемый диапазон тормозов, отдельно или весь диапазон)	1	± 5 %	2 % всего диапазона
35*	Дополнительные параметры работы двигателя (степень повышения давления (EPR), число оборотов N ₁ , фактический уровень вибрации, число оборотов N ₂ , температура выхлопных газов (EGT), расход топлива, положение рычага останова двигателя, число оборотов N ₃ , положение клапана дозировки подачи топлива в двигатель)	Положение клапана дозировки подачи топлива в двигатель; заявка на получение сертификата типа представлена Договор. государству 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона
36*	TCAS/БСПС (системы выдачи информации о воздушном движении и предупреждения столкновений/бортовая система предупреждения столкновений)		Отдельно	1	В зависимости от установки	
37*	Сигнализация о сдвиге ветра		Отдельно	1	В зависимости от установки	
38*	Выбранная установка барометрического давления (пилот, второй пилот)		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	0,1 мбар (0,01 дюйма рт. ст.)
39*	Выбранная высота (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем



**Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты**
Бортовые Самописцы

Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

ДБ-8/14

Порядковый номер	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интервал выборки и регистрации данных (с)	Пределы точности (входные сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
40*	Выбранная скорость (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
41*	Выбранное число Маха (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
42*	Выбранная вертикальная скорость (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
43*	Выбранный курс (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
44*	Выбранная траектория полета (все выбираемые пилотом режимы работы) (курс/ линия заданного пути (DSTRK), путевой угол, траектория конечного этапа захода на посадку (IRNAV/IAN))			1	В зависимости от установки	В зависимости от установки
45*	Выбранная высота принятия решения		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
46*	Формат дисплея электронной системы пилотажного оборудования (EFIS) (пилот, второй пилот)		Отдельно	4	В зависимости от установки	
47*	Формат многофункционального дисплея/дисплея двигателей/дисплея тревожной сигнализации		Отдельно	4	В зависимости от установки	
48*	Состояние шины переменного тока		Отдельно	4	В зависимости от установки	
49*	Состояние шины постоянного тока		Отдельно	4	В зависимости от установки	
50*	Положение клапана отбора воздуха от двигателя		Отдельно	4	В зависимости от установки	
51*	Положение клапана отбора воздуха от ВСУ		Отдельно	4	В зависимости от установки	
52*	Отказ компьютера		Отдельно	4	В зависимости от установки	
53*	Заданное изменение тяги		В зависимости от установки	2	В зависимости от установки	



**Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты**
Бортовые Самописцы


Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

ДБ-8/15


Порядковый номер	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интервал выборки и регистрации данных (с)	Пределы точности (входные сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
54*	Расчетная тяга двигателя		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	2 % всего диапазона
55*	Расчетная центровка		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
56*	Количество топлива в центровочном баке (CG)		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
57*	Используемый коллиматорный индикатор		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
58*	Паравизуальный дисплей вкл./выкл.		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
59*	Сигнализация защиты от сваливания в полете, срабатывание автомата тряски и толкателя штурвала		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
60*	Основная навигационная система ориентирования (GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Logan C, курсовой радиомаяк глиссады)		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
61*	Сигнализация об обледенении		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
62*	Сигнализация о вибрации каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
63*	Сигнализация о предельной температуре каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
64*	Сигнализация о низком давлении масла в каждом двигателе		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
65*	Сигнализация о забросе оборотов каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
66*	Положение поверхности триммера руля направления		Весь диапазон	2	±3 %, если в виде исключения не требуется более высокая точность	0,3 % всего диапазона
67*	Положение поверхности триммера элерона		Весь диапазон	2	±3 %, если в виде исключения не требуется более высокая точность	0,3 % всего диапазона
68*	Угол рыскания или бокового скольжения		Весь диапазон	1	±5 %	0,5°
69*	Положение переключателей противообледенительной системы постоянного действия и противообледенительной системы периодического действия		Отдельно	4		
70*	Гидравлическое давление (каждой системы)		Весь диапазон	2	±5 %	100 psi
71*	Разгерметизация кабины		Отдельно	1		

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	ДБ-8/16
Бортовые Самописцы			

Порядковый номер	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интервал выборки и регистрации данных (с)	Пределы точности (входные сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
72*	Положение рычага управления триммером руля высоты в кабине экипажа		Весь диапазон	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
73*	Положение рычага управления триммером элерона в кабине экипажа		Весь диапазон	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
74*	Положение рычага управления триммером руля направления в кабине экипажа		Весь диапазон	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
75*	Усилия на всех органах управления полетом в кабине экипажа (штурвал, штурвальная колонка, усилия на педалях управления рулем направления)		Весь диапазон (±311 N (±70 lbf), ±378 N (±85 lbf), ±734 N (±165 lbf))	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
76*	Отметчик события		Отдельно	1		
77*	Дата		365 дней	64		
78*	ANP, или EPE, или EPU		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
79*	Барометрическая высота в кабине	Заявка на получение сертификата типа представлена Догов. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки (рекомендуется от 0 до 40 000 фут)	1	В зависимости от установки	100 фут
80*	Расчетный вес самолета	Заявка на получение сертификата типа представлена Догов. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
81*	Командный сигнал (КС) командно-пилотажного прибора (КПП)	Заявка на получение сертификата типа представлена Догов. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	Весь диапазон	1	± 2°	0,5°
82*	Вертикальная скорость	Заявка на получение сертификата типа представлена Догов. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	0,25	В зависимости от установки (рекомендуется 32 фут/мин)	16 фут/мин.

Примечания:

1. V_{So} – скорость сваливания или минимальная скорость установившегося полета в посадочной конфигурации приведена в разделе "Сокращения и условные обозначения".
2. V_D – расчетная скорость пикирования.
3. Регистрируют достаточные входные данные для определения мощности.
4. Для самолетов с системами управления, в которых движение поверхности управления обратимо действию пилота по управлению, применимо слово "или". Для самолетов с системами управления, в которых движение поверхности управления необратимо действию

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты	Глава/Стр.:	ДБ-8/17
Бортовые Самописцы			

пилота по управлению, применимо слово "и". Для самолетов с поверхностями, состоящими из отдельных секций, вместо регистрирования положения каждой поверхности отдельно приемлемо регистрирование сочетания действий. На самолетах с независимым отклонением пилотами основных органов управления каждое отклонение пилотами основных органов управления должно регистрироваться отдельно.

5. Если сигнал имеется в цифровой форме.


6. Предпочитаемой альтернативой является регистрация широты и долготы, получаемых от ИНС или другой навигационной системы.

7. Если сигналы можно легко получить.

8. Не предполагается, что самолеты, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых выданы до 1 января 2016 года, будут дорабатываться с целью выполнения изложенных в настоящем добавлении инструктивных указаний в отношении диапазона измерений, максимальной выборки и интервала регистрации, пределов точности или разрешающей способности регистрации.

Таблица А8-2 Описание видов применения для регистратора линии передачи данных

Номер пункта	Тип применения	Описание применения	Регистрируемое содержание
1	Иницирование линии передачи данных	Это включает любые виды применения, используемые для входа в систему или иницирования 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 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	C
4	Полетная информация	Это включает любое обслуживание, используемое для предоставления полетной информации конкретному воздушному судну. Например, это включает службу передачи авиационных сводок погоды по линии передачи данных (D-METAR), службу автоматической передачи информации в районе аэродрома, основанную на использовании линии передачи данных (D-ATIS), цифровой NOTAM (D-NOTAM) и любые другие передачи текстовой информации по линии передачи данных	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 самолета, предоставляются в рамках сообщений, то они регистрируются, если данные из того же источника не регистрируются FDR	M*

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Бортовые Самописцы	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-8/18

Номер пункта	Тип применения	Описание применения	Регистрируемое содержание
6	Данные авиационного оперативного контроля	Это включает любые применения, связанные с передачей или получением данных, используемых для целей авиационного оперативного контроля (АОС) (согласно определению АОС ИКАО)	М*

Символ:

С – регистрируется полное содержание;

М – информация, позволяющая производить корреляцию с любыми соответствующими записями, хранимыми отдельно от самолета;

* – применение регистрируется только, насколько это практически возможно, с учетом архитектуры системы.

Таблица А8-3. 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					
	Курс (магнитный или истинный)	$\pm 180^\circ$	1	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно регистрируется курс, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость рыскания
	b) Угловая скорость рыскания	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос } 360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
2	Тангаж					
	Положение по тангажу	$\pm 90^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно положение по тангажу, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость тангажа
	b) Угловая скорость тангажа	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос } 360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
3	Крен					
	a) Положение по крену	$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно положение по крену, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость крена
	Угловая скорость крена	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос } 360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
4	Система определения местоположения:					
	a) Время	24 ч	1	$\pm 0,5 \text{ с}$	0,1 с	Предпочтительно время UTC, если имеется
	b) Широта/долгота	Широта: $\pm 90^\circ$ Долгота: $\pm 180^\circ$	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $0,00015^\circ$)	$0,00005^\circ$	



**Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты**

Бортовые Самописцы

Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

ДБ-8/19

	с) Абсолютная высота	-300 м (-1 000 фут) до максимальной сертифицированной абсолютной высоты самолета +1500 м (5 000 фут)	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ±15 м (±50 фут)	1,5 м (5 фут)	
	d) Путевая скорость	0-1 000 уз	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ±5 уз)	1 уз	
	e) Линия пути	0-360°	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ± 2°)	0,5°	
5	Нормальное ускорение	От -3 до +6 g (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ±0,09 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,45 g)	0,004 g	
6	Продольное ускорение	±1 g (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ±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 зависимости от установки (рекомендуется ±0,015 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g)	0,004 g	
8	Внешнее статическое давление (или высота по давлению)	От 34,4 мбар (3,44 дюйма рт. ст.) до 310,2 мбар (31,02 дюйма рт. ст.) или имеющийся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется ±1 мбар (0,1 дюйма рт. ст.) или от ±30 м (±100 фут) до ±210 м (±700 фут)	0,1 мбар (0,01 дюйма рт. ст.) или 1,5 м (5 фут)	
9	Температура наружного воздуха (или полная температура потока воздуха)	От -50 до +90 С или имеющийся диапазон датчика	2	В зависимости от установки (рекомендуется ±2 °С)	1 °С	
10	Приборная воздушная скорость	В зависимости от установки системы измерительных индикаторов пилота или имеющийся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется ±3 %)	1 уз (рекомендуется 0,5 уз)	
11	Обороты двигателя	Весь диапазон, включая условия заброса оборотов двигателя	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
12	Давление масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5 % всего диапазона)	2 % всего диапазон	
13	Температура масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5 % всего диапазона)	2 % всего диапазон	
14	Расход топлива или давление	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	



**Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты**
Бортовые Самописцы

Код №

AR-OPS-001

Глава/Стр.:

ДБ-8/20

№	Название параметра	Минимальный диапазон регистрации	Максимальный интервал регистрации (с)	Минимальная точность регистрации	Минимальная разрешающая способность регистрации	Примечания
15	Давление наддува	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
16	Параметры тяги/ мощности/крутящего момента двигателя, необходимые для определения эффективной тяги/мощности*	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,1 % всего диапазона	* Достаточные параметры, например EPR/N1 или крутящий момент/Np, соответствующие конкретному двигателю, регистрируются в целях определения мощности двигателя как в нормальном режиме работы, так и при включенном реверсе тяги. Следует иметь предел возможного заброса оборотов
17	Число оборотов газогенератора двигателя (Ng)	0–150 %	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
18	Число оборотов свободной силовой турбины (Nf)	0–150 %	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
19	Температура хладагента	Весь диапазон	1	В зависимости от установки (рекомендуется ±5 °C)	1 °C	
20	Напряжение сети	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	1 В	
21	Температура головки цилиндра	Весь диапазон	Каждый цилиндр каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
22	Положение закрылков	Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	В зависимости от установки	0,5°	
23	Положение основных поверхностей управления полетом	Весь диапазон	0,25	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
24	Количество топлива	Весь диапазон	4	В зависимости от установки	1 % всего диапазона	
№	Название параметра	Минимальный диапазон регистрации	Максимальный интервал регистрации (с)	Минимальная точность регистрации	Минимальная разрешающая способность регистрации	Примечания
25	Температура выхлопных газов	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	



**Эксплуатация Воздушных Судов –
Самолеты
Бортовые Самописцы**


Код №

AR-OPS-001


Глава/Стр.:

ДБ-8/21

№	Название параметра	Минимальный диапазон регистрации	Максимальный интервал регистрации (с)	Минимальная точность регистрации	Минимальная разрешающая способность регистрации	Примечания
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	

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Бортовые Самописцы	Глава/Стр.:	ДБ-8/22

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Определение Местоположения Самолета, Терпящего Бедствие	Глава/Стр.:	ДБ-9/1

Добавление - 9. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ САМОЛЕТА, ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ

(См. п. 6.18 главы 6)

1. ЦЕЛЬ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Цель определения местоположения самолета, терпящего бедствие, заключается в том, чтобы в допустимых пределах установить место авиационного происшествия в радиусе 6 м. миль.

2. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ

2.1 На самолете, терпящем бедствие, в автоматическом режиме начинается передача информации, на основании которой эксплуатант может определить его местоположение, и эта информация о местоположении содержит отметку времени. Имеется возможность также инициировать такую передачу вручную. Система, используемая для автономной передачи информации о местоположении, способна передавать такую информацию в случае отказа бортовой системы электропитания по крайней мере в течение ожидаемой продолжительности всего полета.

Примечание. Инструктивный материал по определению местоположения самолета, терпящего бедствие, приведен в дополнении Н.


2.2 Воздушное судно находится в состоянии бедствия тогда, когда такое состояние может привести к авиационному происшествию, если отклонения в поведении воздушного судна не будут парированы. Автономная передача информации о местоположении инициируется, когда воздушное судно находится в состоянии бедствия. Это обеспечит высокую вероятность определения места происшествия в радиусе 6 м. миль. Когда воздушное судно находится в состоянии бедствия, эксплуатант оповещается об этом с приемлемой низкой частотой ложных сигналов тревоги. При срабатывании системы передачи информации первоначальная информация о местоположении начинает передаваться незамедлительно или не позднее чем через 5 с после обнаружения инициирующего события.

Примечание 1. События, характеризующие отклонения в поведении воздушного судна, могут, в частности, включать необычную абсолютную высоту, необычный скоростной режим, предупреждения о столкновении с землей или о полной потере тяги/мощности всех двигателей и о близости земли.

Примечание 2. Сигнал бедствия может быть инициирован на основании критериев, которые могут варьироваться в зависимости от местоположения и этапа полета воздушного судна. Дополнительный инструктивный материал, касающийся обнаружения событий в полете и критериев инициирования передачи информации, содержится в документе EUROCAE ED-237 "Минимальные технические требования к техническим характеристикам авиационных систем (MASPS) в части критериев обнаружения состояния бедствия воздушных судов в полете для инициирования передачи полетной информации".

2.3 В том случае, если у эксплуатанта воздушного судна или органа обслуживания воздушного движения (ATSU) имеются основания полагать, что воздушное судно терпит бедствие, ATSU и эксплуатант воздушного судна осуществляют координацию своих действий.

2.4 Агентство «Узавиация» определяет соответствующие организации, которым необходимо

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Определение Местоположения Самолета, Терпящего Бедствие	Глава/Стр.:	ДБ-9/2

иметь информацию о местоположении воздушного судна, находящегося в аварийной стадии. К таким организациям, как минимум, относятся:

- а) орган(ы) обслуживания воздушного движения (ATSU);
- б) координационный(ые) центр(ы) (RCC) и вспомогательные центры поиска и спасания (SAR).

Примечание 1. Критерии в отношении аварийной стадии приводятся в AR-ANS-001.

Примечание 2. Информация о необходимых уведомлениях в случае аварийной стадии приводится в ПКМ-80

2.5 При срабатывании системы автономной передачи информации о местоположении она может быть отключена только с помощью того же механизма, который привел ее в действие.

2.6 Точность информации о местоположении как минимум удовлетворяет требованиям к точности информации о местоположении, установленным для ELT.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Краткое Описание Соглашения 83bis	Глава/Стр.:	ДБ-10/1

Добавление - 10. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis

(см. п. 6.1.5.4 главы 6)

Примечание. Согласно пункту 6.1.5.1 главы 6 на борту должна находиться официально заверенная копия краткого описания соглашения.

1. Цель и сфера применения

В кратком описании соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, должна содержаться информация в стандартном формате, образец которого приводится в п. 2.

2. Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis			
Название соглашения:			
Государство регистрации:		Контактное лицо:	
Государство эксплуатанта:		Контактное лицо:	
Дата подписания:		Государством регистрации ¹ :	
		Государством эксплуатанта ¹ :	
Срок действия:		Дата вступления в силу ¹ :	Дата истечения срока действия (если применимо) ² :
Языки соглашения			
Регистрационный номер ИКАО:			
Рамочное соглашение (если таковое имеется) с регистрационным номером ИКАО:			
Чикагская конвенция	Приложения ИКАО, затрагиваемые передачей государству эксплуатанта ответственности в части, касающейся некоторых функций и обязанностей		
Статья 12. Правила полетов	Приложение 2, все главы	Да <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 членов 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"/>	Приложение 6: [указать часть и пункт] ³
		Нет <input type="checkbox"/>	
Статья 31. Удостоверения о годности к полетам	Приложение 6 часть I или раздел II части III	Да <input type="checkbox"/>	[Указать часть и главы] ³
		Нет <input type="checkbox"/>	
	Приложение 6 часть II или раздел III части III	Да <input type="checkbox"/>	[Указать часть и главы] ³
		Нет <input type="checkbox"/>	
Приложение 8 главы 3 и 4 части II	Да <input type="checkbox"/>	[Указать главы] ³	
	Нет <input type="checkbox"/>		

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Краткое Описание Соглашения 83bis	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-10/2


Воздушные суда, затрагиваемые передачей обязанностей государству эксплуатанта					
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*

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Краткое Описание Соглашения 83bis	Глава/Стр.:	ДБ-10/3

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Запасы Медицинских Средств	Глава/Стр.:	ДОП А/1

ДОПОЛНЕНИЕ – А: ЗАПАСЫ МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ

Дополнительный материал к п. 6.2.2 а) главы 6

ТИПЫ, КОЛИЧЕСТВО, МЕСТА РАЗМЕЩЕНИЯ И СОДЕРЖИМОЕ ЗАПАСОВ МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ

1. ТИПЫ

1.1 Следует обеспечивать запасы указанных ниже медицинских средств различных типов: комплект(ы) первой помощи на всех самолетах, универсальный(е) профилактический(е) комплект(ы) на всех самолетах, которые требуют наличия члена кабинного экипажа, и комплект медицинских средств на самолете, на котором разрешено перевозить более 100 пассажиров на отрезках пути с продолжительностью полета более 2 ч. В тех случаях, когда это допускается национальными правилами, эксплуатанты могут выбрать вариант иметь на борту рекомендованные медицинские средства в комплекте первой помощи.

1.2 Если исходить из имеющихся оригинальных сведений, то наличие на борту самолетов автоматических наружных дефибрилляторов (AED), по всей вероятности, принесет пользу только небольшому числу пассажиров. Тем не менее эти устройства установлены на борту воздушных судов многих эксплуатантов, поскольку они обеспечивают единственное эффективное средство при фибрилляции сердца. Вероятнее всего, что такие устройства окажутся полезными при установке на воздушных судах, перевозящих большое число пассажиров, при полетах на отрезках пути большой протяженности. Наличие на борту AED должно определяться эксплуатантами на основе оценки факторов риска, включая конкретные потребности для эксплуатации.

2. КОЛИЧЕСТВО КОМПЛЕКТОВ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ И УНИВЕРСАЛЬНЫХ ПРОФИЛАКТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКТОВ


2.1 Комплекты первой помощи

Количество комплектов первой помощи должно соответствовать числу пассажиров, разрешенному к перевозке на данном самолете:

Пассажиры	Комплекты первой помощи
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
Более 500	6

2.2 Универсальные профилактические комплекты

На борту воздушных судов, выполняющих обычные полеты, для обслуживания которых требуется, по крайней мере, один член кабинного экипажа, должны иметься один или два универсальных профилактических комплекта. Дополнительный(ые) комплект(ы)

	Эксплуатация Воздушных Судов –	Код №	AR-OPS-001
	Самолеты Запасы Медицинских Средств	Глава/Стр.:	ДОП А/2

должен(ны) предоставляться в случаях повышенной опасности для здоровья населения, таких как вспышка серьезного инфекционного заболевания, обладающего пандемическим потенциалом. Такие комплекты могут использоваться для очистки потенциально инфекционного содержимого организма, такого как кровь, моча, рвотная масса, фекалии, и для защиты кабинного экипажа, который оказывает помощь в потенциально инфекционных случаях подозреваемого инфекционного заболевания.

3. МЕСТА РАЗМЕЩЕНИЯ

3.1 Комплекты первой помощи и универсальные профилактические комплекты должны размещаться в пассажирской кабине по возможности равномерно. Они должны находиться в легкодоступных для членов кабинного экипажа местах.

3.2 Комплект медицинских средств, в случае его перевозки, должен храниться в соответствующем надежном месте.

4. СОДЕРЖИМОЕ

4.1 Ниже приводятся рекомендации относительно типичного содержимого комплектов первой помощи, универсальных профилактических комплектов и комплектов медицинских средств.

4.1.1 Комплект первой помощи:

- перечень содержимого;
- антисептические тампоны (упаковка из 10 штук);
- лейкопластырные повязка (полоски лейкопластыря);
- бинт марлевый размером 7,5 см × 4,5 м;
- повязка косыночная с булавками безопасными;
- повязка противоожоговая размером 10 × 10 см;
- повязка компрессная стерильная размером 7,5 × 12 см;
- повязка марлевая стерильная размером 10,4 × 10,4 см;
- лента клейкая шириной 2,5 см (рулон);
- клейкие стерильные полоски (или аналогичные клейкие полоски);
- очищающее средство для рук или дезинфицирующие салфетки;
- прокладка со щитком или лента для глаза;
- ножницы размером 10 см (если разрешено национальными правилами);
- лента клейкая хирургическая размером 1,2 см × 4,6 м;
- пинцеты для удаления осколков;
- одноразовые перчатки (несколько пар);
- термометры (нертутные);
- реанимационная маска с обратным клапаном для искусственного дыхания;
- руководство по оказанию первой помощи (текущее издание);
- бланк регистрации инцидентов.

В тех случаях, когда это разрешено национальными полномочными органами, в комплекты первой помощи могут включаться следующие лекарства:

- болеутоляющее средство слабого/умеренного действия;
- противорвотное средство;

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП А/З
Запасы Медицинских Средств			

- средство против заложенности носа;
- антацидное (противокислотное) средство;
- антигистаминное средство.

4.1.2 Универсальный профилактический комплект – сухой порошок, который превращает небольшое количество пролитой жидкости в стерильный гранулированный гель;

- бактерицидное дезинфицирующее средство для очистки поверхностей;
- салфетки для очистки кожи;
- лицевая/глазная маска (отдельная или комбинированная);
- перчатки (одноразовые);
- защитный фартук;
- большое абсорбирующее полотенце;
- подборная ложка со скребком;
- мешок для биологически опасных отходов;
- инструкции.

4.1.3 Комплект медицинских средств:

Оборудование

- перечень содержимого;
- стетоскоп;
- сфигмоманометр (предпочтительно электронный);
- дыхательные трубки ротоглоточные (три размера);
- шприцы (соответствующих размеров);
- иглы (соответствующих размеров);
- катетеры для внутривенного вливания (соответствующих размеров);
- антисептические салфетки;
- перчатки (одноразовые);
- ящик для использованных игл;
- мочевыводящий катетер;
- система внутривенного вливания;
- венозный кровеостанавливающий жгут;
- марлевый тампон;
- лента клейкая;
- хирургическая маска;
- трахеальный катетер (или внутривенная канюля большого диаметра) для оказания неотложной помощи;
- зажим для пуповины;
- термометры (нертутные);
- основные карты реанимационной деятельности;
- маска с клапаном;
- карманный электрический фонарь и батарейки.

Лекарственные препараты


	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты Запасы Медицинских Средств	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП А/4

- адреналин 1:1000;
- антигистамин (инъекционный);
- глюкоза 50 % (или ее эквивалент) (инъекционная: 50 мл);
- нитроглицерин (в таблетках или аэрозольной упаковке);
- основные болеутоляющие средства;
- седативные антиконвульсанты (инъекционные);
- противорвотное средство (инъекционное);
- инъекционный расширитель бронхов;
- атропин (инъекционный);
- адренокартикальный стероид (инъекционный);
- мочегонное средство (инъекционное);
- лекарство для борьбы с противородовым кровотечением;
- хлористый натрий 0,9 % (минимум 250 мл);
- ацетилсалициловая кислота (аспирин для перорального использования);
- пероральный бета-блокатор.

При наличии сердечного монитора (с или без AED) включить в данный перечень:

- адреналин 1:10 000 (или разбавленный адреналин 1:1000).

Примечание. Конференция Организации Объединенных Наций по принятию Единой конвенции о наркотических средствах приняла в марте 1961 года такую Конвенцию, статья 32 которой содержит специальные положения, касающиеся наличия наркотиков в комплектах медицинских средств на борту воздушных судов, выполняющих международные рейсы.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/1

ДОПОЛНЕНИЕ – В: СЕРТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА

Дополнительный материал к п. 4.2.1 главы 4

1. ЦЕЛЬ И РАМКИ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 Введение

Настоящее дополнение содержит инструктивный материал, касающийся действий, предписанных в связи с требованиями п. 4.2.1 главы 4 в отношении сертификации эксплуатантов, в частности, средств реализации и регистрации этих действий.

1.2 Необходимая предварительная сертификация

Согласно требованию п. 4.2.1.3 выдача сертификата эксплуатанта (СЭ) зависит от того, продемонстрировал ли эксплуатант то, что его организационная структура, политика и программы подготовки, производство полетов, система наземного и технического обслуживания являются приемлемыми с учетом характера и объема подлежащих выполнению полетов. Процесс сертификации включает в себя проведение государственной оценки каждого эксплуатанта и определение способности этого эксплуатанта выполнять безопасные полеты до выдачи первоначального СЭ или внесения в СЭ любых последующих разрешений.

1.3 Стандартная практика сертификации

Пунктом 4.2.1.8 предусматривается создание Агентством «Узавиация» системы сертификации в целях обеспечения соответствия обязательным требованиям применительно к типу подлежащих выполнению полетов. В связи с расширением возможностей отрасли ряд государств разработал политику и процедуры, обеспечивающие соответствие этому сертификационному требованию. Несмотря на то, что эти государства разрабатывали свою практику сертификации без согласования друг с другом, их практика в значительной степени аналогична и соответствует этим требованиям. Эффективность их практики подтверждается на протяжении многих лет, а ее реализация обеспечивает повышение уровня безопасности полетов эксплуатантов во всем мире. В положения ИКАО включены ссылки на многие требования этой практики сертификации. (предлагается удалить этот текст т.к. не определяет требований)


2. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ОЦЕНКИ БЕЗОПАСНОСТИ

2.1 Действия по специальному утверждению, утверждению и принятию

2.1.1 Сертификация и постоянный надзор за деятельностью эксплуатанта предусматривают предприятие Агентством «Узавиация» действий по представленным на его рассмотрение материалам. Эти действия можно классифицировать как специальные утверждения, утверждения или принятые, в зависимости от характера предпринимаемых Агентством «Узавиация» действий в отношении представленного на его рассмотрение материала.

2.1.2 Специальное утверждение представляет собой документально подтвержденное в эксплуатационных спецификациях утверждение на выполнение коммерческих воздушных перевозок.

2.1.3 Утверждение представляет собой предприятие Агентством «Узавиация» активных ответных действий в отношении представленного на его рассмотрение материала. Утверждение предусматривает подготовку заключения или определение соблюдения соответствующих требований. Утверждение будет подтверждаться подписью

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/2

утверждающего должностного лица, выдачей документа или сертификата или каким-либо другим официальным действием, предпринимаемым Агентством «Узавиация».

2.1.4 Принятие не обязательно предусматривает предпринятие Агентством «Узавиация» активных ответных действий в отношении материала, представленного на его рассмотрение. Агентство «Узавиация» может выразить согласие с тем, что представленный ему на рассмотрение материал отвечает соответствующим требованиям, если оно конкретно не отклонит весь или часть рассматриваемого материала, как правило, после какого-то определенного периода времени после представления.

2.1.5 Фраза "утверждено Агентством «Узавиация»" или аналогичные фразы с использованием слова "утверждение" часто используется в настоящих правилах. В настоящих правилах еще более часто используют положения, касающиеся рассмотрения и последующего утверждения или, как минимум, "принятия" Агентством «Узавиация». Помимо этих конкретных фраз в настоящих правилах содержатся многочисленные ссылки на требования, которые, как минимум, будут обуславливать необходимость проведения Агентством «Узавиация» по крайней мере технического обзора. Для упрощения использования в настоящем дополнении эти конкретные требования сгруппированы и кратко изложены.


2.1.6 Агентство «Узавиация» проводит или организывает проведение технической оценки безопасности до выдачи специального утверждения, утверждения или принятия. Оценка должна:

- a) проводиться лицом, обладающим для проведения такой технической оценки специальной квалификацией;
- b) проводиться в соответствии с документально оформленной стандартизированной методикой;
- c) в тех случаях, когда это необходимо для обеспечения безопасности, предусматривать практическую демонстрацию фактических возможностей эксплуатанта выполнять конкретные виды деятельности.

2.2 Демонстрация возможностей до выдачи некоторых специальных утверждений и утверждений

2.2.1 Согласно п. 4.2.1.3 до выдачи сертификата эксплуатанту Агентство «Узавиация» требует от эксплуатанта представить убедительные доказательства, позволяющие Агентству «Узавиация» оценить приемлемость организационной структуры эксплуатанта, методики управления и контроля за производством полетов, системы наземного и технического обслуживания. Эти доказательства должны представляться в дополнение к проведению анализа или проверкам руководств, документации, средств и оборудования. Некоторые специальные утверждения и утверждения, предусмотренные настоящими правилами, такие как специальное утверждение на производство полетов в условиях низкой видимости, имеют значительные последствия для безопасности полетов и их следует подтверждать путем демонстрации до выдачи разрешения на такие полеты.

2.2.2 Несмотря на то, что конкретные методики и масштабы обязательных демонстраций и оценок в различных государствах отличаются, процессы сертификации государств, эксплуатанты которых имеют хорошие показатели безопасности полетов, в целом согласуются. В этих государствах инспектор, имеющий техническую квалификацию, проводит оценку репрезентативного примера фактической подготовки персонала, технического обслуживания и видов деятельности до выдачи СЭ или внесения в СЭ дополнительных разрешений.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/3

2.3 Регистрация действий по сертификации

2.3.1 Действия Агентства «Узавиация» по сертификации, специальному утверждению, утверждению или принятию должны надлежащим образом документироваться. Документ следует выдавать в письменном виде, такой как письмо или другой официальный документ, служащий официальным подтверждением предпринятия действий. Эти письменные документы должны храниться до тех пор, пока эксплуатант продолжает пользоваться полномочиями, в отношении которых были предприняты действия по специальному утверждению, утверждению или принятию. Эти документы являются однозначным свидетельством полномочий, предоставленных эксплуатанту, и служат доказательством в том случае, если Агентство «Узавиация» и эксплуатант расходятся во мнениях относительно видов деятельности, выполнять которые разрешено эксплуатанту.

2.3.2 Отчеты о сертификации, такие как документы о проведении инспекций, демонстраций, специальных утверждениях, утверждениях и принятиях, могут сводиться в один файл, который хранится до тех пор, пока эксплуатант осуществляет свою деятельность, либо в несколько файлов, классифицируемых по действиям, предпринятым в связи с сертификацией и должны анализироваться в случае возобновления документов о специальных утверждениях, утверждениях или принятиях. Независимо от используемого метода эти отчеты о сертификации являются убедительным доказательством того, что Агентство «Узавиация» выполняет взятые им перед ИКАО обязательства в отношении сертификации эксплуатантов.


2.4 Координация оценок производства полетов и летной годности

Некоторые ссылки на специальное утверждение, утверждение или принятие в настоящих правилах потребуют оценки производства полетов и оценки летной годности. Например, специальные утверждения для производства полетов в условиях низкой видимости требуют проведения скоординированной предварительной оценки специалистами по производству полетов и летной годности. Специалисты по производству полетов должны оценить эксплуатационные процедуры, подготовку и квалификацию персонала. Специалисты по летной годности должны оценить надежность воздушных судов и оборудования и процедуры технического обслуживания. Эти оценки могут выполняться отдельно, однако их следует координировать для того, чтобы до выдачи любого специального утверждения, утверждения или принятия были рассмотрены все аспекты, необходимые для обеспечения безопасности полетов.

2.5 Ответственность государства эксплуатанта и государства регистрации

2.5.1 Ответственность за первоначальную сертификацию, выдачу СЭ и осуществление постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта возлагается на Агентство «Узавиация». Кроме того, необходимо, чтобы Агентство «Узавиация» рассматривало или предпринимало действия в соответствии с различными видами утверждений и принятий, сделанных государством регистрации даже если Агентство «Узавиация» является государством регистрации. Согласно этим положениям Агентство «Узавиация» должно обеспечивать соответствие своих действий действиям по утверждению и принятию государства регистрации и соблюдение эксплуатантом требований государства регистрации даже если Агентство «Узавиация» является государством регистрации.

2.5.2 Важно, чтобы Агентство «Узавиация» было удовлетворено договоренностями, на основании которых его эксплуатант использует воздушные суда, занесенные в реестр другого

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/4

государства, в частности с точки зрения технического обслуживания и подготовки экипажей. Агентство «Узавиация» рассматривает такие договоренности в координации с государством регистрации. В соответствующих случаях заключается соглашение о передаче ответственности за осуществление контроля от государства регистрации Агентству «Узавиация» в соответствии со статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, с тем чтобы исключить любое недопонимание в отношении того, какое государство несет ответственность за выполнение конкретных функций по осуществлению контроля.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся обязанностей государства эксплуатанта и государства регистрации в связи с арендой, фрахтованием воздушных судов и обмена ими, содержится в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (GM-GEN-038). Инструктивный материал, касающийся передачи ответственности государства регистрации государству эксплуатанта в соответствии со статьей 83 bis содержится в Руководстве по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (GM-GEN-027).

3. РАЗРЕШЕНИЯ

Разрешение дает право эксплуатанту, владельцу или командиру воздушного судна выполнять разрешенные полеты. Разрешения могут выдаваться в виде специального утверждения, утверждения или принятия.

3.1 Действия по специальному утверждению

3.1.1 Термин "специальное утверждение" свидетельствует о принятии Агентством «Узавиация» официальных действий, в результате которых в эксплуатационную спецификацию вносится дополнительная информация.

3.1.2 Перечисленные ниже положения однозначно свидетельствуют о необходимости специального утверждения:

- a) расширенные эксплуатационные возможности для производства полетов усовершенствованными воздушными судами в условиях низкой видимости [п. 4.2.8.1.1];
- b) производство полетов в условиях низкой видимости [пп. 4.2.8.4 и 4.2.8.5];
- c) производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром [п. 4.7.2.2];
- d) электронные полетные планшеты [п. 6.25.3];
- e) производство полетов PBN на основе санкционированных требуемых (AR) навигационных спецификаций [п. 7.2.4];
- f) сокращенные минимумы вертикального эшелонирования [п. 7.2.6];
- g) опасные грузы [п. 14.3].


3.1.3 В добавлении 6 приводится пример типовой формы эксплуатационной спецификации.

3.2 Сертификат эксплуатанта (СЭ)

3.2.1 СЭ, предусмотренный в п. 4.2.1 главы 4 настоящих правил, является документом установленной формы. Информация, включаемая в СЭ, указана в п. 4.2.1.5 главы 4.

3.2.2 В дополнение к элементам, указанным в п. 3 добавления 6, эксплуатационные спецификации могут включать другие специальные утверждения, такие как:

- a) а) специальные аэродромные полеты (например, короткие взлеты и посадки или посадки с ожиданием на ВПП);

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/5

- b) специальные процедуры захода на посадку (например, заход на посадку по крутой глиссаде, заход на посадку с использованием системы точного контроля на ВПП и системы посадки по приборам, заход на посадку с использованием системы точного контроля на ВП и средств путевого наведения типа курсового радиомаяка);
- c) c) пассажирские перевозки ночью на воздушном судне с одним двигателем или в приборных метеорологических условиях;
- d) полеты в районах применения специальных правил (например, полеты в районах, где используются различные единицы измерения высоты или правила установки высотомеров).

3.3 Действия по утверждению


3.3.1 Термин "утверждение" свидетельствует о принятии более официальных действий со стороны государства в отношении сертификационной документации, чем термин "принятие". Одни государства требуют, чтобы директор ведомства гражданской авиации (ВГА) или назначенное должностное лицо более низкого уровня выдавали официальный письменный документ в отношении каждого предпринятого действия по "утверждению". Другие государства в качестве доказательства утверждения разрешают выдавать различные документы. Выданный документ об утверждении и рассматриваемый в рамках утверждения материал будут зависеть от полномочий, которыми наделено должностное лицо. В таких государствах полномочиями на подписание обычных утверждений, таких как минимальный перечень оборудования эксплуатанта в отношении конкретного воздушного судна, наделяются технические инспекторы. Более сложные или существенные утверждения, как правило, выдаются должностными лицами более высокого уровня.

3.3.2 Положения, требующие утверждения

Утверждение Агентства «Узавиация» требуется в отношении всех перечисленных ниже действий по сертификации, которым не предшествует одна или несколько звездочек. Действия по сертификации, перечисленные ниже, которым предшествует одна или несколько звездочек, должны утверждаться Агентством «Узавиация» или государством регистрации, в случае если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации (одна звездочка, или "*") или государством разработчика (двойная звездочка, или "**"). Агентство «Узавиация» должно предпринимать необходимые меры по обеспечению того, чтобы эксплуатанты, за которых оно несет ответственность, помимо собственных требований Агентства «Узавиация», соблюдали любые соответствующие утверждения, выданные государством регистрации, в случае если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации и/или государством разработчика. К числу этих положений относятся:

Примечание. Пункты, требующие специального утверждения, не включены в настоящее дополнение. Перечень этих положений приводится в п. 3.1.2.

- a) **перечень отклонений от конфигурации (CDL) (Определения);
- b) **типовой минимальный перечень оборудования (MMEL) (Определения);
- c) метод установления минимальных абсолютных высот полета (п. 4.2.7.3);
- d) метод определения эксплуатационных минимумов аэродрома (п. 4.2.8.1);
- e) дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом (п. 4.9.1);
- f) контроль утомления (п. 4.10);


	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/6

- g) **документ, касающийся конфигурации, технического обслуживания и процедур (CMP) для производства полетов EDTO самолетами с двумя газотурбинными двигателями (п. 4.7.2);
- h) дополнительные требования к производству полетов самолетами с одним газотурбинным двигателем ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) (п. 5.4.1);
- i) минимальный перечень оборудования конкретных воздушных судов (MEL) (п. 6.1.3);
- j) производство полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (п. 7.2.2 b));
- k) производство полетов в воздушном пространстве с MNPS (п. 7.2.5 b));
- l) правила управления электронными навигационными данными (п. 7.5.1);
- m) *программы технического обслуживания конкретных воздушных судов (п. 8.3.1);
- n) *утвержденная организация по техническому обслуживанию (ПКМ 354);
- o) *методика обеспечения качества при техническом обслуживании (ПКМ 354);
- p) программы подготовки членов летного экипажа (п. 9.3.1);
- q) положения по обучению перевозке опасных грузов (п. 9.3.1, примечание 5);
- r) дополнительный запас безопасности для аэродромов (п. 9.4.3.3 a));
- s) квалификация командира воздушного судна в части, касающейся районов полетов, маршрутов и аэродромов (п. 9.4.3.5);
- t) использование тренажерных устройств имитации условий полета (п. 9.3.1, примечание 2, и п. 9.4.4, примечание 1);
- u) метод контроля и надзора за производством полетов (пп. 4.2.1.3 и 10.1);
- v) **обязательные работы по техническому обслуживанию и их периодичность (п. 11.3.2);
- w) программы подготовки членов обслуживающего экипажа (п. 12.4).
- x) программы подготовки в области авиационной безопасности (п. 13.4).

3.4 Положения, требующие проведения технической оценки

Другие положения настоящих правил требуют, чтобы Агентство «Узавиация» провело техническую оценку. Эти положения содержат такие фразы, как "приемлемый для Агентства «Узавиация»", "достаточный для Агентства «Узавиация»", "определенный Агентством «Узавиация»", "рассматриваемый Агентством «Узавиация» в качестве приемлемого" и "предписанный Агентством «Узавиация»". Несмотря на то, что эти положения необязательно требуют утверждения Агентством «Узавиация», они требуют, чтобы государство по крайней мере обеспечило принятие рассматриваемого материала после проведения конкретного анализа или оценки. К числу этих положений относятся:


- a) подробная информация о контрольных картах для конкретных воздушных судов (Определения: руководство по летной эксплуатации воздушного судна и п. 6.1.4);
- b) подробная информация о системах конкретных воздушных судов (Определения: руководство по летной эксплуатации воздушного судна и п. 6.1.4);
- c) обязательный материал для руководства по производству полетов (п.4.2.3.2/добавление 2);
- d) системы контроля состояния двигателя (п. 5.4.2);
- e) оборудование для самолетов, эксплуатируемых одним пилотом по правилам полетов по приборам или ночью (п. 6.23);
- f) требования к утверждению полетов в воздушном пространстве с RVSM (п. 7.2.7);

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/7

- g) контроль характеристик выдерживания высоты самолетов, утвержденных для производства полетов в воздушном пространстве с RVSM (п. 7.2.8);
- h) процедуры рассылки электронных навигационных данных и их ввода в бортовое оборудование (п. 7.5.2);
- i) *обязанности эксплуатанта, связанные с техническим обслуживанием конкретных воздушных судов (п. 8.1.1);
- j) *метод технического обслуживания и свидетельство о допуске к эксплуатации (п. 8.1.2);
- k) *руководство по регулированию технического обслуживания (п. 8.2.1);
- l) *обязательный материал для руководства по регулированию технического обслуживания (п. 8.2.4);
- m) *представление информации об опыте технического обслуживания (п. 8.5.1);
- n) *принятие необходимых корректирующих действий, связанных с техническим обслуживанием (п. 8.5.2);
- o) *требования к проведению модификации и ремонтов (п. 8.6);
- p) *минимальный уровень квалификации персонала по техническому обслуживанию (ПКМ 354);
- q) требования в отношении штурманов (п. 9.1.4);
- r) средства обучения (п. 9.3.1);
- s) квалификация инструкторов (п. 9.3.1);
- t) необходимость проведения повторной подготовки (п. 9.3.1);
- u) использование заочных курсов и письменных экзаменов (п. 9.3.1, примечание 4);
- v) использование тренажерных устройств имитации условий полета (п. 9.3.2);
- w) учет уровня квалификации членов летного экипажа (п. 9.4.3.4);
- x) назначенный представитель Агентства «Узавиация» (п. 9.4.4); проверить пункт
- y) требования к опыту, подготовке и длительности перерывов в работе применительно к полетам на самолетах с одним пилотом, выполняемым по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью (пп. 9.4.5.1 и 9.4.5.2);
- z) *внесение изменений в летное руководство (п. 11.1);
- aa) минимальное число членов обслуживающего персонала для каждого типа воздушного судна (п. 12.1);
- bb) требования к характеристикам системы измерения высоты для полетов в воздушном пространстве с RVSM (добавление 4, пп. 1 и 2);

Полеты с одним двигателем

- cc) надежность газотурбинного двигателя для утвержденных полетов на самолетах с одним газотурбинным двигателем ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) (добавление 3, п.1.1);
- dd) системы и оборудование (добавление 3, п. 2);
- ee) минимальный перечень оборудования (добавление 3, п. 3);
- ff) информация летных руководств (добавление 3, п. 4);
- gg) сообщение о событии (добавление 3, п. 5);
- hh) планирование эксплуатантом (добавление 3, п. 6);
- ii) опыт, подготовка и проверка летного экипажа (добавление 3, п. 7);
- jj) ограничения маршрутов над водным пространством (добавление 3, п. 8);
- kk) сертификация или утверждение эксплуатанта (добавление 3, п. 9).

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/8

3.5. Действия по принятию

3.5.1 Принятие

3.5.1.1 Фактический масштаб проводимой Агентством «Узавиация» технической оценки готовности эксплуатантом выполнять определенные виды полетов должен носить более широкий характер, чем деятельность, определяемая требованиями, предусматривающими или подразумевающими утверждение. В ходе сертификации Агентство «Узавиация» гарантирует, что эксплуатант будет обеспечивать соответствие всем требованиям настоящих правил до начала выполнения международных коммерческих перевозок.

3.5.1.2 Концепция "принятия" используется некоторыми государствами в качестве официального метода обеспечения гарантии в том, что все критические аспекты сертификации эксплуатанта рассмотрены Агентством «Узавиация» до официальной выдачи СЭ. Используя такую концепцию, эти государства реализуют свое право на рассмотрение техническими инспекторами затрагивающих безопасность полетов политики и процедур всех эксплуатантов. Фактическая подготовка документа, отражающего принятие (предполагая, что такой документ выдается), может быть поручена техническому инспектору, назначенному для проведения сертификации.


3.5.2 Отчет об обеспечении соответствия

Агентство «Узавиация» использует отчеты об обеспечении соответствия в качестве основы для документального оформления решения о принятии, которое они принимают в отношении конкретного эксплуатанта. В этом документе, представляемом эксплуатантом, содержится подробная информация (с конкретными ссылками на руководство по производству полетов или техническому обслуживанию) о том, каким образом он будет соблюдать все соответствующие правила государства. Ссылка на такой тип документа содержится в GM-GEN-038 и пп. 6.2.1 с) 4) тома I Руководства по летной годности (GM-AIR-001). Такой отчет об обеспечении соответствия должен активно использоваться в ходе процесса сертификации и, при необходимости, уточняться с целью отразить изменения, которые государство требует внести в политику и процедуры эксплуатанта. Затем окончательный отчет об обеспечении соответствия включается в отчетную сертификационную документацию государства наряду с другой сертификационной документацией. Использование отчета об обеспечении соответствия является превосходным методом демонстрации того, что эксплуатант надлежащим образом сертифицирован в части, касающейся всех соответствующих нормативных требований.

3.5.3 Руководства по производству полетов и техническому обслуживанию

3.5.3.1 Руководства по производству полетов и техническому обслуживанию и любые последующие поправки должны предоставляться Агентству «Узавиация» (пп. 4.2.3.2, 8.1.1, 8.2.4, 8.3.2 настоящих правил и ПКМ 354). Агентство «Узавиация» также определяет минимальное содержание этих руководств (разделы 11.2, 11.3, 11.4 и добавление 2 к настоящим правилам). Соответствующие разделы руководства эксплуатанта, подлежащие оценке, должны указываться в техническом инструктивном материале Агентства «Узавиация», например, руководство по политике в области производства полетов, руководство по летной эксплуатации, руководство по членам обслуживающего экипажа, справочник по маршрутам и руководство по обучению.

3.5.3.2 В рамках проводимой Агентством «Узавиация» технической оценки помимо рассмотрения всех разделов обязательного содержания должен рассматриваться вопрос о том, обеспечивает ли реализация конкретной политики и процедур достижение желательного результата. Например, технические требования к рабочему плану полета (добавление 2, п. 2.1.16) должны предусматривать поэтапное выполнение указаний, необходимых для

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/9

обеспечения соответствия требованиям п. 4.3, касающихся содержания и хранения этих планов.

3.5.3.3 В ходе сертификации технический оценщик Агентства «Узавиация» может также запросить представить доказательства использования зарекомендовавшей себя отраслевой практики, в частности образец фактического заполненного рабочего плана полета, используемого летным экипажем и диспетчерами в качестве справочного материала. Этот элемент технической оценки должен выполняться инспекторами, имеющими опыт в проведении сертификации эксплуатантов. Основное соображение в отношении оценки зарекомендовавшей себя отраслевой практики в части, касающейся конкретных воздушных судов, конкретного оборудования или ограниченных видов применения, заключается в привлечении к выполнению этой задачи оценщиков, имеющих соответствующую квалификацию в области практики, подлежащей оценке.


4. ДРУГИЕ СООБРАЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ УТВЕРЖДЕНИЯ ИЛИ ПРИНЯТИЯ

В некоторых государствах предусматривается утверждение или принятие определенных критических документов, отчетов или процедур, указанных в Приложении 6 Части I, хотя соответствующими требованиями AR-OPS-001 не требуется их утверждение или принятие Агентством «Узавиация». Ниже приводится ряд примеров:

- a) программа анализа полетных данных (п. 3.3.3);
- b) метод получения аэронавигационной информации (п. 4.1.1);
- c) приемлемость системы учета заправки топливом и маслом (п. 4.2.10);
- d) приемлемость системы учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха (пп. 4.10);
- e) приемлемость журнала регистрации технического обслуживания воздушного судна (п. 4.3.1 a), b) и c));
- f) приемлемость загрузочной ведомости (п. 4.3.1 d), e) и f));
- g) приемлемость рабочего плана полетов (п. 4.3.1 g));
- h) метод получения метеорологических данных (пп. 4.3.5.1 и 4.3.5.2);
- i) метод обеспечения соответствия требованиям к размещению ручного багажа (п. 4.8);
- j) эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик самолета (п. 5.2.4);
- k) метод получения и применения данных о препятствиях в районе аэродрома (п. 5.3);
- l) приемлемость средств информирования пассажиров (п. 6.2.2 d));
- m) содержание бортжурнала (п. 11.4.1);
- n) содержание программы подготовки в области авиационной безопасности (п. 13.4).
(Определиться нам это нужно, мы это делаем, что это такое)

5. ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ


Согласно пункту 4.2.1.4 продление срока действия СЭ зависит от соблюдения эксплуатантом первоначальных сертификационных требований (п. 4.2.1.3) под контролем Агентства «Узавиация». Для осуществления такого контроля требуется создание системы постоянного надзора, гарантирующей выполнение обязательных требований производства полетов (п. 4.2.1.8). Приемлемой основой для разработки такой системы является введение требования о проведении ежегодных или полугодовых инспекций, обследований и проверок

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/10

для оценки необходимых действий по специальному утверждению, утверждению или принятию в рамках сертификации.

6. ИЗМЕНЕНИЕ СЕРТИФИКАТОВ ЭКСПЛУАТАНТА


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. Агентство «Узавиация» требует проведения дополнительных технических оценок до выдачи официальных письменных документов, утверждающих внесение любых изменений в первоначальный СЭ, и других разрешений. По возможности для определения масштабов предстоящей государственной оценки до выдачи официального документа каждый запрос следует рассматривать на основе первоначально выданного разрешения.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Минимальный Перечень Оборудования (MEL)	Глава/Стр.:	ДОП С/1

ДОПОЛНЕНИЕ – С: МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ (MEL)


Дополнительный материал к п. 6.1.2 главы 6

1. В том случае, если отступления от сертификационных требований Агентства «Узавиация» не допускаются, воздушное судно не может выполнять полет до тех пор, пока все системы и оборудование не будут функционировать нормально. Опыт показал, что в течение короткого периода времени может допускаться наличие некоторых неисправностей, если остальные нормально функционирующие системы и оборудование позволяют безопасно продолжать полеты.
2. Агентство «Узавиация» указывает 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.
3. Следовательно, для каждого воздушного судна необходимо иметь утвержденный Агентством «Узавиация» минимальный перечень оборудования, составленный на основе типового минимального перечня оборудования, разработанного для типа воздушных судов организацией, ответственной за типовую конструкцию, совместно с государством проектировщика.
4. Эксплуатант должен составить минимальный перечень оборудования, позволяющий эксплуатировать воздушное судно при выходе из строя некоторых систем или оборудования при условии сохранения приемлемого уровня безопасности.
5. Наличие минимального перечня оборудования не означает, что воздушное судно может эксплуатироваться в течение неопределенного периода времени с неработающими системами или оборудованием. Основное назначение минимального перечня о оборудования заключается в том, чтобы разрешить безопасную эксплуатацию воздушного судна с неработающими системами или оборудованием в рамках контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования.
6. Эксплуатанты должны обеспечивать, чтобы ни один полет не начинался при выходе из строя многих указанных в минимальном перечне оборудования компонентов оборудования до тех пор, пока не будет установлено, что какая либо взаимосвязь между неработающими системами или компонентами не приведет к снижению уровня безопасности до недопустимого предела и/или чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж.
7. При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности должна также учитываться вероятность дополнительных отказов при продолжении эксплуатации с неработающими системами или оборудованием. При составлении минимального перечня оборудования нельзя отступать от требований, предусмотренных в разделе летного руководства, касающемся ограничений, требований в отношении порядка действий в аварийной ситуации или других требований летной годности Агентством «Узавиация» или государством регистрации, в случае если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации, если соответствующим полномочным органом по летной годности или летным руководством не предусматривается иное.
8. Системы или оборудование, признанные в качестве неработающих для данного полета, должны, при необходимости, снабжаться соответствующими пояснительными надписями, и все такие компоненты оборудования должны указываться в журнале технического состояния воздушного судна для информирования летного экипажа и персонала технического обслуживания о неработающей системе или оборудовании.
9. Для конкретной системы или компонента оборудования, принимаемых в качестве неработающих, может потребоваться установить порядок технического обслуживания до

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Минимальный Перечень Оборудования (MEL)	Глава/Стр.:	ДОП С/2

начала полета с целью отключения или изолирования данной системы или компонента оборудования. Может также потребоваться разработать соответствующий порядок действий летного экипажа.

10. Обязанности командира воздушного судна при приеме самолета для производства полета с отклонениями, предусмотренными минимальным перечнем оборудования, указаны в п. 4.3.1 главы 4

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Система Документации По Безопасности Полетов	Глава/Стр.:	ДОП D/1

ДОПОЛНЕНИЕ – D: СИСТЕМА ДОКУМЕНТАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Дополнительный материал к п. 3.3.6 главы 3

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Нижеследующий материал содержит инструктивные указания в отношении структуры и разработки системы документации эксплуатанта по безопасности полетов. Следует иметь в виду, что разработка системы документации по безопасности полетов представляет собой цельный процесс, и изменение каждого документа, входящего в систему, может затрагивать всю систему. Инструктивными указаниями по разработке эксплуатационных документов, указанными ниже могут пользоваться эксплуатанты. Однако эффективное использование этих инструктивных указаний эксплуатантами может быть затруднено, поскольку они разбросаны по нескольким публикациям.

1.2 Кроме того, инструктивные указания по разработке эксплуатационной документации имеют тенденцию затрагивать только один аспект составления документов, например определение формата и оформление документа. Инструктивные указания редко охватывают весь процесс разработки эксплуатационной документации. Важный аспект заключается в том, что эксплуатационные документы должны быть согласованы между собой и должны соответствовать нормативным положениям, требованиям изготовителей и принципам человеческого фактора. Необходимо также обеспечить согласованность всех разделов и последовательный характер их применения. Таким образом, делается акцент на комплексный подход, основанный на рассмотрении эксплуатационной документации как цельной системы.


1.3 Изложенные в настоящем дополнении инструктивные указания касаются основных аспектов процесса разработки системы документации эксплуатанта по безопасности полетов с соблюдением положений п. 3.5 главы 3. Эти инструктивные указания основаны не только на теоретических исследованиях, но также на существующей передовой отраслевой практике с акцентом на важные аспекты эксплуатации.

2. СТРУКТУРА

2.1 Система документации по безопасности полетов должна быть построена согласно критериям, которые упрощают доступ к необходимой для полета и наземных операций информации, содержащейся в различных эксплуатационных документах, составляющих данную систему, и которые упрощают организацию распространения и пересмотра эксплуатационных документов.

2.2 Информация, содержащаяся в системе документации по безопасности полетов, должна быть сгруппирована с учетом ее важности и использования согласно следующему:

- a) а) критическая по времени информация, например информация, которая может поставить под угрозу безопасность операции, если не будет немедленно представлена;
- b) 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;
- c) с) часто используемая информация;
- d) справочная информация, например информация, которая требуется для выполнения операции, но не имеет отношения к подпунктам b) или c) выше;
- e) e) информация, которая может быть сгруппирована на основе этапа операции, на котором она используется.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Система Документации По Безопасности Полетов	Глава/Стр.:	ДОП D/2

2.3 Критическая по времени информация должна размещаться в начале документов и выделяться в системе документации по безопасности полетов.

2.4 Критическая по времени информация, чувствительная ко времени информация и часто используемая информация должна помещаться на карточках и в оперативных справочниках.

3. АПРОБАЦИЯ

Система документации по безопасности полетов должна перед введением апробироваться в реальных условиях. Апробация должна затрагивать критические аспекты использования информации, с тем чтобы проверить ее эффективность. В процессе апробации следует также оценить взаимодействие между всеми группами информации, которое может иметь место при выполнении операции.

4. СОСТАВЛЕНИЕ

4.1 Система документации по безопасности полетов должна предусматривать согласованное использование терминологии и стандартных терминов применительно к общим элементам и действиям.

4.2 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.

4.3 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.

4.4 Система документации по безопасности полетов должна включать индексный указатель для быстрого нахождения информации, включенной в несколько эксплуатационных документов.

Примечание. 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.

4.5 Система документации по безопасности полетов должна отвечать требованиям системы качества эксплуатанта, когда это применимо.


5. ВНЕДРЕНИЕ

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

6.1 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, Агентство «Узавиация», государство разработчика, государство регистрации, изготовителей и поставщиков оборудования.

Примечание. Изготовители представляют информацию по эксплуатации конкретных воздушных

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Система Документации По Безопасности Полетов	Глава/Стр.:	ДОП D/3

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.

6.2 Эксплуатанты должны разработать систему сбора, рассмотрения и рассылки информации с целью обработки информации об изменениях, которые вводятся эксплуатантом, включая:

- a) а) изменения, связанные с установкой нового оборудования;
- b) изменения, обусловленные опытом эксплуатации;
- c) c) изменения в методах и процедурах эксплуатанта;
- d) изменения в сертификате эксплуатанта;
- e) e) изменения с целью обеспечения стандартизации в рамках всего парка.

Примечание. Эксплуатанты должны принять меры к тому, чтобы принципы, методы и процедуры координации действий членов экипажа были конкретно увязаны с их работой.

6.3 Система документации по безопасности полетов должна пересматриваться:


- a) а) на регулярной основе (по крайней мере раз в год);
- b) после значительных событий (слияние или поглощение предприятий, резкое увеличение или сокращение объема деятельности и пр.);
- c) c) после технологических изменений (внедрение нового оборудования);
- d) после изменения правил, касающихся безопасности полетов.

6.4 Эксплуатанты должны разработать методы передачи новой информации. Такие конкретные методы должны учитывать степень срочности передачи.


Примечание. Поскольку частые изменения понижают важность новых или измененных процедур, желательно сводить к минимуму изменения системы документации по безопасности полетов

6.5 Новая информация должна рассматриваться и апробироваться с учетом ее влияния на всю систему документации по безопасности полетов.

6.6 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.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Система Документации По Безопасности Полетов	Глава/Стр.:	ДОП D/4

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Дополнительный Инструктивный Материал	Глава/Стр.:	ДОП Е/1


**ДОПОЛНЕНИЕ - Е: ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ,
КАСАЮЩИЙСЯ УТВЕРЖДЕННЫХ ПОЛЕТОВ НОЧЬЮ И/ИЛИ В ПРИБОРНЫХ
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ПМУ) НА САМОЛЕТАХ С ОДНИМ
ГАЗОТУРБИНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ**

Дополнительный материал к п. 5.4 главы 5 и добавлению 3

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Дополнительный Инструктивный Материал	Глава/Стр.:	ДОП Е/2

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Уровни (RFFS)	Глава/Стр.:	ДОП F/1

ДОПОЛНЕНИЕ - F: УРОВНИ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО И ПРОТИВОПОЖАРНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (RFFS)

Дополнительный материал к п. 4.1.4 главы 4

1. ЦЕЛЬ И РАМКИ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 Введение

Целью настоящего дополнения является предоставление инструктивного материала по оценке уровня обеспечиваемой RFFS защиты, который считают приемлемым эксплуатанты самолетов, использующие аэродромы в различных целях. Данный инструктивный материал не освобождает эксплуатанта от обязательства гарантировать предоставление приемлемого уровня защиты для предполагаемого к использованию самолета.

1.2 Базовые концепции

1.2.1 Для целей планирования полетов эксплуатант самолета должен стремиться к тому, чтобы использовать аэродром, категория RFFS которого согласно требованиям п. 9.2 главы 9 AR-AGA-001 соответствует категории RFFS для конкретного самолета или превышает ее. Однако некоторые используемые в настоящее время аэродромы не отвечают этим требованиям. Кроме того, положения AR-AGA-001 определяют уровень RFFS на аэродроме, который должен обеспечиваться для самолетов, обычно использующих этот аэродром; таким образом, этот уровень обеспечиваемой RFFS защиты не учитывает самолеты, для которых аэродром выбирается в качестве запасного аэродрома.

1.2.2 Если на аэродроме имеет место временное снижение возможностей RFFS, то в п. 2.11.3 AR-AGA-001 содержится требование, гласящее: "Изменения в уровне защиты, обычно обеспечиваемой на аэродроме в области спасения и борьбы с пожаром, сообщаются соответствующим органам службы воздушного движения и службы аэронавигационной информации, чтобы эти органы могли передавать необходимые сведения прибывающим и убывающим воздушным судам. Когда подобное изменение в указанном уровне ликвидируется, вышеуказанные органы соответственно об этом информируются".


1.2.3 Для определения приемлемости уровня обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома эксплуатанту следует принимать во внимание:

- a) в отношении аэродрома вылета или аэродрома назначения разницу между категорией RFFS для аэродрома и категорией RFFS для самолета и частоту полетов на этот аэродром;
- b) в отношении запасного аэродрома разницу между категорией RFFS для аэродрома и категорией RFFS для самолета и вероятность того, что этот запасной аэродром будет использоваться.

1.2.4 Цель состоит в том, чтобы эксплуатант рассматривал предоставляемое RFFS как один из элементов процесса оценки риска, осуществляемого в рамках его системы управления безопасностью полетов (СУБП), с тем чтобы можно было гарантировать максимальный общий уровень безопасности полетов. При оценке риска будут также учитываться следующие факторы: аэродромные службы и средства, их готовность, рельеф местности, погодные условия и т. д., – с целью гарантировать выбор наиболее подходящего аэродрома.

Примечание. AR-SMS-001 содержат положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов. Дополнительный инструктивный материал приведен в Руководстве по управлению безопасностью полетов (GM-GEN-010).

1.2.5 Приводимый ниже инструктивный материал предназначен для оказания помощи эксплуатантам при проведении оценки, предусматриваемой п. 4.1.4 главы 4, с надлежащим учетом базовых принципов, изложенных в пп. 1.2.1 и 1.2.4. Данный инструктивный материал не предназначен для того, чтобы ограничивать или регламентировать эксплуатацию

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Уровни (RFFS)	Глава/Стр.:	ДОП F/2

аэродрома.

2. ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ

Временное снижение уровня. Сообщаемая, в том числе посредством NOTAM, категория RFFS, установленная в результате понижения уровня защиты, обеспечиваемого RFFS на аэродроме.

Категория RFFS для аэродрома. Категория RFFS для какого-либо конкретного аэродрома, опубликованная в соответствующем сборнике аэронавигационной информации (AIP).

Категория RFFS для самолетов. Категория, выведенная из приведенной в AR-AGA-001 таблицы 9-1, для данного типа самолета.

3. ПРИЕМЛЕМАЯ КАТЕГОРИЯ RFFS ДЛЯ АЭРОДРОМА

3.1 Планирование


3.1.1 В принципе опубликованная категория RFFS для каждого аэродрома, используемого для данного полета, должна быть не ниже категории RFFS для конкретного самолета. Тем не менее, если на одном или нескольких аэродромах, которые должны быть указаны в рабочем плане полета, не обеспечивается необходимая для самолета категория RFFS, то эксплуатант должен убедиться в том, что на конкретном аэродроме обеспечивается уровень категории RFFS, который считается приемлемым на основе оценки риска, проведенной в рамках системы управления безопасностью полетов (СУБП) эксплуатанта. При определении приемлемых уровней RFFS в таких ситуациях эксплуатант может использовать критерии, указанные в таблице F-1 и таблице F-2. Несмотря на эти критерии, эксплуатант может определить другие приемлемые уровни категории RFFS в соответствии с п. 3.1.3 настоящего дополнения.

3.1.1.1 Предполагаемые полеты на аэродромы с категорией RFFS ниже уровней, указанных в п. 9.2 главы 9 AR-AGA-001, следует согласовывать между эксплуатантом самолета и эксплуатантом аэродрома.

3.1.1.2 В отношении аэродромов вылета и аэродромов назначения на этапе планирования приемлемые уровни обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома должны быть равны значениям, указанным в таблице F-1, или превышать их.

Таблица F-1. Приемлемая категория аэродрома применительно к аварийно-спасательной и противопожарной службам (аэродромы вылета и аэродромы назначения)

Аэродромы (указываемые в рабочем плане полета) <i>Примечание. Если конкретный аэродром используется для нескольких целей, применяется наивысшая требуемая категория, соответствующая конкретной цели на момент предполагаемого использования.</i>	Приемлемая категория RFFS для аэродрома (с учетом опубликованной категории RFFS для аэродрома, включая любые изменения согласно NOTAM)
Аэродром вылета и аэродром назначения	Категория RFFS для каждого аэродрома должна быть не ниже категории RFFS для самолетов. Когда эксплуатант провел надлежащую оценку риска на одну ступень ниже категории RFFS для самолетов или на две ступени ниже категории RFFS для самолетов в случае временного снижения уровня на период 72 ч или менее, но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и не ниже категории 1 для прочих самолетов

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП F/3
Уровни (RFFS)			

3.1.1.3 Для соблюдения эксплуатационных правил, применяемых для данного полета, эксплуатант выбирает запасной(ые) аэродром(ы) для использования в различных целях. На этапе планирования приемлемый уровень обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома, выбранного в качестве запасного, может быть равным указанным ниже значениям, или превышать их, указанным в таблице F-2.

3.1.2 Для полетов чисто грузовых воздушных судов может быть приемлемо и дальнейшее снижение категории при условии, что RFFS располагают необходимыми возможностями для сдерживания пожара вокруг кабины летного экипажа на время, достаточное для того, чтобы люди могли безопасно покинуть самолет.

3.1.3 Отклонения

3.1.3.1 Несмотря на инструктивный материал, содержащийся в п. 3.1.1, категория RFFS для аэродрома ниже уровней защиты, указанных в таблицах F-1 и F-2, может быть приемлема, если преобладают другие соображения, например, погодные условия, характеристики ВПП или расстояние до запасного аэродрома. Такие отклонения должны основываться на конкретной оценке риска, проводимой эксплуатантом в рамках своей системы управления безопасностью полетов (СУБП).

Таблица F-2. Приемлемая категория аэродрома применительно к аварийно-спасательной и противопожарной службам (запасные аэродромы)

Аэродромы (указываемые в рабочем плане полета) <i>Примечание. Если конкретный аэродром используется для нескольких целей, применяется наивысшая требуемая категория, соответствующая конкретной цели на момент предполагаемого использования.</i>	Приемлемый уровень обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома (с учетом опубликованной категории RFFS для аэродрома, включая любые изменения согласно NOTAM)
Запасной аэродром при взлете и запасной аэродром пункта назначения	В том случае, если эксплуатантом выполнена приемлемая оценка риска: на две ступени ниже категории RFFS для самолетов, или на три ступени ниже категории RFFS для самолетов в случае временного снижения уровня на период 72 ч или менее, но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и не ниже категории 1 для прочих самолетов.
Запасные аэродромы на маршруте	Если эксплуатант аэродрома уведомляется не менее чем за 30 мин до прибытия самолета, минимум категория 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и категория 1 RFFS для прочих самолетов. Если эксплуатант аэродрома может быть уведомлен менее чем за 30 мин до прибытия самолета: на две ступени ниже категории RFFS для самолетов, или на три ступени ниже категории RFFS для самолетов в случае временного снижения уровня на период 72 ч или менее, но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и не ниже категории 1 для прочих самолетов

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Уровни (RFFS)	Глава/Стр.:	ДОП F/4

3.1.3.2 Отклонения от категории RFFS для аэродрома могут, помимо прочего, касаться:

- а) нерегулярного полета; или
- б) временного снижения уровня защиты, превышающего 72 ч.

В соответствующих случаях отклонение может применяться для группы аэродромов, выбранных для той же цели для данного типа самолета.

3.1.3.3 Вышеуказанные отклонения могут основываться на дополнительных или прочих критериях, относящихся к данному типу полетов. Например, 72-часовой порог для временного снижения уровня RFFS может не иметь значения для единичного полета на рассматриваемый аэродром или с рассматриваемого аэродрома, такого как нерегулярный полет, в то время как это будет вполне актуально для полетов, выполняемых на непрерывной и ежедневной основе. Отклонение может быть ограничено по времени. Отклонение также может быть модифицировано с учетом изменений в уровне защиты RFFS, обеспечиваемом на рассматриваемом(ых) аэродроме(ах). В соответствии с п. 4.1.5 главы 4 отклонения и периоды их действия должны быть включены в руководство по производству полетов.

3.1.3.4 В отношении отклонений от приемлемого RFFS на аэродромах вылета и аэродромах назначения конкретная оценка риска для безопасности полетов эксплуатанта самолета для аэродрома, который предполагается использовать в качестве аэродрома вылета или аэродрома назначения, может основываться на следующих элементах:

- а) частота полетов, планируемая эксплуатантом самолета с учетом пониженного уровня обеспечиваемой RFFS защиты;
- б) координация между эксплуатантом самолета и эксплуатантом аэродрома (например, сокращение времени разворачивания путем заблаговременного размещения существующих средств RFFS вдоль ВПП до предполагаемого взлета или посадки).

3.1.3.5 В отношении регулярных полетов указанная координация должна учитывать принципы пп. 9.2.5 и 9.2.6 главы 9 AR-AGA-001, которые относятся к эксплуатанту аэродрома, а также возможности изменения категории, обеспечиваемого на аэродроме RFFS в рамках ежедневного или сезонного цикла.

3.1.3.6 В отношении отклонений от приемлемого RFFS для запасного аэродрома конкретная оценка риска для безопасности полетов эксплуатанта самолета для аэродрома, выбранного в качестве запасного аэродрома при взлете, запасного аэродрома пункта назначения или запасного аэродрома на маршруте, может основываться на следующих элементах:

- а) вероятность эффективного использования рассматриваемого аэродрома;
- б) частота выбора аэродрома для соответствующей цели использования.

3.2 В полете

3.2.1 Содержащаяся в руководстве по производству полетов согласно п. 4.1.5 главы 4 информация о категории RFFS для аэродрома, приемлемого на этапе планирования (включая таблицы F-1, F-2 и отклонения там, где они используются согласно требованиям в п. 3.1.3), применима при повторном планировании в ходе полета.

3.2.2 В полете командир воздушного судна может принять решение выполнить посадку на каком-либо аэродроме, независимо от категории RFFS, если в результате надлежащего учета всех преобладающих обстоятельств он делает вывод о том, что это менее безопасно, чем изменение маршрута полета.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Опасные Грузы	Глава/Стр.:	ДОП G/1

ДОПОЛНЕНИЕ – G: ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Дополнение к главе 14

1. ЦЕЛЬ И РАМКИ ПРИМЕНЕНИЯ

В настоящем дополнении содержится инструктивный материал, касающийся перевозки опасных грузов в качестве груза. В главу 14 включаются требования к перевозке опасных грузов, применяющиеся ко всем эксплуатантам. Эксплуатантам, имеющим специальное утверждение для перевозки опасных грузов в качестве груза, необходимо выполнять дополнительные требования. Помимо эксплуатационных требований, приведенных в настоящих правилах, существуют другие требования в AR-GEN-002 и в Технических инструкциях, которые также необходимо соблюдать.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Там, где в настоящем дополнении используются нижеприведенные термины, они имеют следующее значение:

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

Примечание 1. Данное определение отличается от определения "груза", данного в Приложении 9 "Упрощение формальностей".

Примечание 2. СОМАТ, отвечающий критериям классификации опасного груза и перевозимый в соответствии с п. 2.2.2 части 1, или п. 2.2.3 части 1, или п. 2.2.4 части 1 Технических инструкций, рассматриваются как "груз" (например, запасные части для воздушных судов, такие как химические источники кислорода, командно-топливные агрегаты, огнетушители, масла, смазочные материалы, чистящие средства).


3. ГОСУДАРСТВО В ЛИЦЕ АГЕНТСТВА «УЗАВИАЦИЯ»

3.1 Агентство «Узавиация» указывает в эксплуатационных спецификациях, выдано ли эксплуатанту специальное утверждение для перевозки опасных грузов в качестве груза. В спецификации включаются любые ограничения.

3.2 Специальное утверждение может быть предоставлено для перевозки только конкретных типов опасных грузов (например, сухой лед, биологические вещества категории В и опасные грузы в освобожденных количествах) или СОМАТ.

3.3 Дополнение к Техническим инструкциям содержит инструктивный материал, касающийся обязанностей Агентства «Узавиация» 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 настоящих правил, касающаяся обязанностей Агентства «Узавиация» в отношении опасных грузов.

3.4 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

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Опасные Грузы	Глава/Стр.:	ДОП G/2

ходе полета, указаны в п. 2.2.1 части 1 Технических инструкций.

4. ЭКСПЛУАТАНТ

4.1 Учебная программа эксплуатанта должна охватывать, как минимум, аспекты перевозки опасных грузов, перечисленные в таблице 1-4 Технических инструкций, если эксплуатант имеет специальное утверждение для перевозки опасных грузов, или в таблице 1-5, если он не имеет специального утверждения. Переподготовка должна проводиться в пределах 24 месяцев после предшествующей подготовки, за исключением случаев, когда Техническими инструкциями предусмотрено иное.

4.2 Подробное описание программы подготовки в области перевозки опасных грузов, включая политику и процедуры в отношении персонала третьих сторон, принимающего участие в процессе приемки, обработки, погрузки и разгрузки опасных грузов, следует включить в руководство по производству полетов.


4.3 Технические инструкции требуют, чтобы эксплуатанты вносили информацию в руководства по производству полетов и/или другие соответствующие руководства, позволяющую летным 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.

4.4 Эксплуатантам надлежит выполнять и обеспечивать выполнение требований, установленных государствами, в которых производство полетов осуществляется в соответствии с положениями п. 4.2.2.3 настоящих правил.

4.5 Эксплуатанты могут обращаться за получением специального утверждения на перевозку в качестве груза только конкретных опасных грузов, таких как сухой лед, биологические вещества категории В, СОМАТ и опасные грузы в освобожденных количествах.

4.6 Дополнение 1 к главе 7 части S-7 Дополнения к Техническим инструкциям содержит дополнительный инструктивный материал и информацию о требованиях, касающихся эксплуатантов, не имеющих специального утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза, и для эксплуатантов, имеющих специальное утверждение на перевозку опасных грузов в качестве груза.

4.7 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 нечетного года.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Определение Местоположения Самолета, Терпящего Бедствие	Глава/Стр.:	ДОП Н/1

ДОПОЛНЕНИЕ – Н: ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ САМОЛЕТА, ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ

(Дополнительный материал к п. 6.18 главы 6)

ИНСТРУКТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ САМОЛЕТА, ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Приводимый ниже материал содержит инструктивные указания по вопросу определения местоположения самолета, терпящего бедствие. Рабочая группа по инициированной передаче полетных данных (TTFDWG) проанализировала 42 авиационных происшествия с целью получить представление о расстоянии между последним известным местоположением самолета и местом авиационного происшествия. В докладе этой Рабочей группы указывается, что приблизительно в 95 % случаев, когда местоположение воздушного судна было известно за одну минуту до авиационного происшествия, место этого авиационного происшествия находилось в радиусе 6 м. миль от этого местоположения. (Доклад TTFDWG доступен в разделе "Публикации" на сайте: <https://www.bea.aero/en/>).


1.2 В случае, если самолет в результате авиационного происшествия погружается в воду, определение места происшествия в радиусе 6 м. миль на поверхности приобретает еще большую важность. Если начинать поиск в районе за пределами радиуса в 6 м. миль, то времени на поиск и обнаружение низкочастотного ULB остается меньше. Район с радиусом 6 м. миль можно осмотреть за четыре дня при нынешних расчетных возможностях осуществлять подводный поиск на площади 100 км² в день. Если добавить время на прибытие в район поиска морских средств и осуществление поиска, то по расчетам до момента разрядки аккумулятора ULB можно исследовать район площадью 2300 км², что эквивалентно площади радиусом 14 м. миль. Если начинать поиск на площади радиусом более 6 м. миль, то вероятность успешного обнаружения места авиационного происшествия на начальном этапе уменьшается, а расширение площади за пределы района радиусом 6 м. миль сокращает располагаемое время для поиска без какого-либо ощутимого повышения вероятности обнаружения.

2. РАЗЪЯСНЕНИЕ НАЗНАЧЕНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ

2.1 Информация, на основании которой можно определить местоположение: информация, поступающая либо от действующей бортовой системы, либо которая при срабатывании в автоматическом или ручном режиме может передавать информацию о местоположении, включающую отметку времени. Это основанное на характеристиках требование не привязано к конкретной системе и может также обеспечивать эксплуатационные преимущества.

2.2 Аварийный приводной передатчик (ELT). ELT нынешнего поколения были сконструированы для выдачи информации о местоположении при авиационном происшествии с возможностью выживания. ELT следующего поколения могут быть способны срабатывать и начинать передавать информацию в полете при возникновении любого из условий, указанных в EUROCAE ED-237 "Минимальные требования к техническим характеристикам авиационных систем (MASPS) в части критериев обнаружения состояния бедствия воздушного судна в полете для инициирования передачи полетной информации". Если ELT погружается в воду, обнаружить его сигнал не представляется возможным.

2.3 Автоматически отделяемый бортовой самописец (ADFR). ADRF предназначен для обеспечения наличия данных бортового самописца вскоре после авиационного происшествия, в частности, при авиационных происшествиях над водной поверхностью. Встроенный ELT позволяет обнаружить место происшествия для целей расследования и

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Определение Местоположения Самолета, Терпящего Бедствие	Глава/Стр.:	ДОП Н/2

проведения поисково-спасательных операций. Являясь нетонушим, он поможет обнаружить место авиационного происшествия с помощью сигнала ELT в случае, если обломки погружаются в воду. Он также позволяет отказаться от одного ELT.

2.4 Подводное приводное устройство (ULD). ULD, работающее на частоте 8,8 кГц, прикрепляется к планеру для того, чтобы можно было обнаруживать обломки самолета под водой в случае, если обнаружить сигнал ELT не представляется возможным. ULD, работающие на частоте 37,5 кГц, прикрепляются к бортовым самописцам и используются для обнаружения бортовых самописцев под водой.


3. СОБЛЮДЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К ОСНАЩЕНИЮ ОБОРУДОВАНИЕМ

С развитием техники появилась возможность обеспечивать соответствие требованиям к оснащению оборудованием разными способами. Приводимая ниже таблица Н-1 содержит примеры вариантов соблюдения требований. При использовании такого перспективного оборудования расходы будут сводиться к минимуму, а эффективность по сравнению с оборудованием, устанавливаемым в настоящее время, будет повышена.

Таблица Н-1. Примеры обеспечения соблюдения требований

Настоящее время	После 1 января 2021 года
В эксплуатации	Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству
Два ELT Два стационарных самописца	Пример: Система, позволяющая определять местоположение; и один ADFR со встроенным ELT; и один комбинированный самописец; или система, позволяющая определить местоположение и один ELT и два стационарных самописца и дополнительное средство для своевременного извлечения данных бортового самописца

Примечание. Используемая в соответствии с положениями п. 6.18 главы 6 система, позволяющая определять местоположение, может заменить один из ELT, требующихся согласно положениям п. 6.17 главы 6.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Справочник По Действующим Положениям, Касающимся Бортовых Самописцев	Глава/Стр.:	ДОП L/1

ДОПОЛНЕНИЕ – L: СПРАВОЧНИК ПО ДЕЙСТВУЮЩИМ ПОЛОЖЕНИЯМ, КАСАЮЩИХСЯ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ

(Дополнительный материал к п. 6.38 главы 6)

1. ВВЕДЕНИЕ

После 1973 года, когда в Приложение 6 были включены SARPS об установке бортовых самописцев, разработаны новые и пересмотрены существующие требования в отношении бортовых самописцев. Настоящие поправки включают обновленные положения, касающиеся бортовых самописцев, регистрации цифровой связи; требования в отношении FDR для новых воздушных судов; пересмотренный список параметров и положения о двухчасовой длительности записей CVR. В течение этого периода процесс установления даты начала применения и определения требований SARPS к установке самописцев был сложным. Ниже помещены таблицы, в которых в сводном виде приводится информация о действующих требованиях к установке бортовых самописцев.

Таблица L-1. SARPS, касающиеся установки FDR/AIR/ADRS/AIRS

Дата	МСТОМ								
	Более 27 000 кг			Более 5700 кг			5700 кг и менее		
	Все самолеты с новым сертификатом типа	Все самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все самолеты с новым сертификатом типа	Все самолет с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с новым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Многодвигательные газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности
			6.3.1.1.6			6.3.1.1.6			
			6.3.1.1.9						
1987 ⇒			6.3.1.1.8			6.3.1.1.7			
1989 ⇒									
1990 ⇒		6.3.1.1.3			6.3.1.1.4				6.3.1.1.5
2005 ⇒		6.3.1.1.10			6.3.1.1.10				
2016 ⇒	Таблица А8-1 (некоторые параметры выбраны с увеличенной частотой регистрации)			Таблица А8-1 (некоторые параметры выбраны с увеличенной частотой регистрации)			6.3.1.1.1	6.3.1.1.2	
2023 ⇒	6.3.1.1.11	6.3.1.1.12		6.3.1.1.11	6.3.1.1.12				


	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Справочник По Действующим Положениям, Касающимся Бортовых Самописцев	Глава/Стр.:	ДОП L/2

Таблица L-2. SARPS, касающиеся установки CVR/CARS

Дата	МСТОМ					
	Более 27 000 кг		Более 5700 кг		Более 2250 кг	
	Все самолеты	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с несколькими пилотами и новым сертификатом типа	Все газотурбинные самолеты с несколькими пилотами и первым сертификатом летной годности
		6.3.2.1.4		6.3.2.1.5		
1987 ⇒			6.3.2.1.3			
2003 ⇒						
2016 ⇒	6.3.2.3.1				6.3.2.1.1	6.3.2.1.2
2021 ⇒	6.3.2.3.2					

Таблица L-3. SARPS, касающиеся комбинированных самописцев

Дата	МСТОМ			
	Более 15 000 кг	Более 5 700 кг	Менее 5 700 кг	
	Все самолеты с новым сертификатом типа, требующие CVR и FDR	Все самолеты с новым сертификатом типа, требующие CVR и FDR	Все самолеты, требующие CVR и FDR	Все многодвигательные газотурбинные самолеты, требующие FDR и/или CVR
2016 ⇒	6.3.5.5.2	6.3.5.5.1	6.3.5.5.3	6.3.5.5.4

Таблица L-4. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина"

Дата	МСТОМ	
	Более 27 000 кг	Более 5700 кг
	Все самолеты с новым сертификатом типа	Все самолеты с первым сертификатом летной годности
2023 ⇒	6.3.4.1.1	6.3.4.1.2


	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Справочник По Действующим Положениям, Касающимся Бортовых Самописцев	Глава/Стр.:	ДОП L/3

Таблица L-5. 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	Регистрация DLC необходима	Ссылка на SARPS
1	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	Да	6.3.3.1.1
2	1 января 2016 года или после этой даты	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	Да	6.3.3.1.1
3	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	Да	6.3.3.1.2
4	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	Нет	6.3.3.1.2
5	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	Нет ¹	6.3.3.1.2 6.3.3.1.3

¹ Не требуется, но рекомендуется

2. ЗАГОЛОВКИ ТАБЛИЦ

2.1 Дата выдачи первого индивидуального сертификата летной годности – не требует пояснений.

2.2 Дата выдачи сертификата типа воздушного судна или первого утверждения модификации для установки оборудования DLC означает дату, в которую разрешена установка оборудования DLC на воздушном судне, и относится к утверждению летной годности устанавливаемых компонентов воздушного судна, таких как конструктивные элементы и проводка, которым должно соответствовать оборудование DLC. Эти утверждения летной годности, как правило, оформляются в виде сертификата типа, дополнения к сертификату типа или измененного сертификата типа.

2.2.1 Первоначальные эксплуатанты воздушных судов, имеющих утверждения летной годности применительно к возможности использования DLC, часто принимают решение не устанавливать оборудование DLC или не активировать его, даже если воздушное судно готово к использованию такого оборудования.

2.3 Дата активации для использования оборудования DLC означает дату, в которую функция DLC, упомянутая в п. 5.1.2 добавления 8, была впервые активирована для использования.

2.3.1 Термин "оборудование связи по линии передачи данных (DLC)", используемый в настоящих положениях, означает физический(ие) агрегат(ы) (например, блок(и)), который(ые) был(и) утвержден(ы) в соответствии с минимальными требованиями к рабочим

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Справочник По Действующим Положениям, Касающимся Бортовых Самописцев	Глава/Стр.:	ДОП L/4

характеристикам, установленными сертифицирующим полномочным органом (например, TSO или ETSO).

2.3.2 Активация функций DLC означает активацию функций DLC при помощи утвержденного программного обеспечения или утвержденное обновление программного обеспечения.

2.4 Регистрация DLC необходима означает требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, в соответствии с положениями пп. 6.3.3.1.1, 6.3.3.1.2 и 6.3.3.1.3.

3. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1 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.

3.2 Для того, чтобы оборудование DLC отвечало требованиям для утверждения летной годности, оно должно позволять без изменений использовать установленные компоненты воздушного судна, необходимые для обеспечения функции DLC, например:

- a) маршрутизатор линии передачи данных (например, установленный в блоке управления связью);
- b) оборудование радиосвязи (например, УКВ, ВЧ-линия передачи данных, SATCOM) и соответствующие антенны.

3.3 Утвержденное обновление программного обеспечения установленного оборудования или активация функций при помощи программного обеспечения, как правило, не влияют на соответствие оборудования DLC остальным системам воздушного судна.

4. ПРИМЕРЫ

4.1 Относительно строк 1 и 2:

– Требование о регистрации сообщений определено требованием п. 6.3.3.1.1, который основан на том, когда был впервые выдан индивидуальный сертификат летной годности. Любые последующие модификации летной годности, связанные с возможностью использования DLC, не освобождают воздушное судно от требования о регистрации сообщений, передаваемых по DLC.

4.2 Относительно строк 3–5. Общие положения:

– Требование о регистрации сообщений определено требованием п. 6.3.3.1.2 и основано на том, было ли воздушное судно утверждено на соответствие нормам летной годности применительно к возможности использования DLC, а также определяется датой выдачи такого утверждения.

– Поскольку до 1 января 2016 года не было требования о регистрации сообщений, передаваемых при помощи DLC, утверждения летной годности, связанные с возможностью использования DLC, выданные до этой даты, необязательно включали эту функцию.

4.3 Относительно строки 3:

– Требование о регистрации сообщений применяется независимо от того, когда был выдан сертификат летной годности, поскольку утверждение летной годности, связанное с возможностью использования DLC, было выдано 1 января 2016 года или после этой даты. Дата установки оборудования обычно будет датой после утверждения летной годности.

4.4 Относительно строки 4:

– Требование о регистрации сообщений не применяется, поскольку сертификат летной


	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Справочник По Действующим Положениям, Касающимся Бортовых Самописцев	Глава/Стр.:	ДОП L/5

годности и утверждение летной годности воздушного судна, относящиеся к возможности использования DLC, были выданы до 1 января 2016 года. Дата установки оборудования DLC не является фактором, определяющим требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, при условии, что это оборудование соответствует указанному утверждению летной годности.

4.5 Относительно строки 5:

– Требование о регистрации сообщений не применяется, поскольку сертификат летной годности и утверждение летной годности воздушного судна, относящиеся к возможности использования DLC, были выданы до 1 января 2016 года. Дата установки оборудования DLC не является фактором, определяющим требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, при условии, что это оборудование соответствует указанному утверждению летной годности.

Несмотря на вышеизложенное, если активация для использования оборудования DLC была произведена 1 января 2016 года или после этой даты, сообщения, передаваемые по DLC, следует регистрировать в соответствии с п. 6.3.3.1.3.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Справочник По Действующим Положениям, Касающимся Бортовых Самописцев	Глава/Стр.:	ДОП L/6

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА