

Утверждено
Директором Агентства «Узавиация»
Т.А. Назаров



АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС)

Документ №: AR-UAS-001

Редакция / Ревизия:01/00

Дата вступления в силу: 18 апреля 2025 года

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	0/1
Администрирование и контроль документа			

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	13
0.6. Аббревиатура и сокращения	14
0.7. Термины «должен», «следует», «может»	16
0.8. Администрирование и контроль	16
1. Глава 1.Определения	1
2. Глава2.Применение	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	2
3.4. Употребление психоактивных веществ	3
3.5. Регистрация	3
3.6. Важное для безопасности полетов обслуживание	3
4. ГЛАВА - ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ	6
4.1. Эксплуатационные средства	6
4.2. Сертификация на право производства полетов и контроль	6
4.3. Подготовка к полету	12
4.4. Правила, выполняемые в полете	20
4.5. Специальные правила эксплуатации ДПАС	26
4.6. Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера	27
4.7. Дополнительные требования к производству полетов ДПВС с газотурбинными двигателями продолжительностью более 60 мин до запасного аэродрома на маршруте, включая производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)	28
4.8. Ручной багаж	28
4.9. Дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на ДПВС, управляемых одним пилотом	28
4.10. Контроль утомляемости	28

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	0/2
Администрирование и контроль документа			

5. ГЛАВА - ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ДПВС	1
5.1. Общие положения.....	1
5.2. Эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик, применяемые к ДПВС, сертифицированным в соответствии с требованиями, содержащимися в АПРУЗ-25.....	1
5.3. Сведения о препятствиях.....	5
5.4. Дополнительные требования к производству полетов ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) на ДПВС с одним двигателем над густонаселенными районами	5
6. ГЛАВА - БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ	1
6.1. Общие положения.....	1
6.2. Все ДПВС: все полеты	1
6.3. Бортвые самописцы	3
6.4. Все ДПВС, выполняющие полеты по ПВП.....	7
6.5. Все ДПВС: полеты над водной поверхностью	7
6.6. Все ДПВС: полеты над специально обозначенными районами суши	7
6.7. Все ДПВС: высотные полеты	7
6.8. Все ДПВС: полеты в условиях обледенения	7
6.9. Все ДПВС: полеты по правилам полетов по приборам	7
6.10. Все ДПВС: ночные полеты.....	7
6.11. Герметизированные ДПВС, выполняющие пассажирские перевозки: метеорологический радиолокатор.....	8
6.12. Все ДПВС, выполняющие полеты на высотах более 15 000 м (49 000 фут): указатель уровня радиации	8
6.13. Все ДПВС, соответствующие содержащимся в ПКМ 354 требованиям сертификации по шуму	8
6.14. Указатель числа Маха	8
6.15. ДПВС, подлежащие оснащению системами предупреждения о близости земли (GPWS)	8
6.16. ДПВС, перевозящие пассажиров: места членов кабинного экипажа	8
6.17. Аварийный приводной передатчик (ELT)	8
6.18. Определение местоположения ДПВС, терпящего бедствие.....	9
6.19. ДПВС, которые должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II)	9

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	0/3
Администрирование и контроль документа			

6.20.	Требования, касающиеся приемоответчиков, передающих данные о барометрической высоте	10
6.21.	Микрофоны.....	10
6.22.	Дистанционно пилотируемые ДПВС. Система заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра	11
6.23.	Документация, имеющаяся у эксплуатанта	11
6.24.	Документы, имеющиеся на борту ДПВС	11
6.25.	Документация в ПДП	11
6.26.	Система информирования и оповещения о выкатывании за пределы впп (goaas) для ДПВС с газотурбинными двигателями.....	11
7.	ГЛАВА - БОРТОВОЕ СВЯЗНОЕ И НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.....	1
7.1.	Связное оборудование	1
7.2.	Навигационное оборудование.....	2
7.3.	Оборудование наблюдения	4
7.4.	Установка оборудования.....	5
7.5.	Управление электронными навигационными данными.....	5
8.	ГЛАВА - ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДПАС	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 – ВНЕШНИЙ ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ	1
9.1.	Состав внешнего летного экипажа.....	1
9.2.	Обязанности членов внешнего летного экипажа в аварийной обстановке	1
9.3.	Программа подготовки членов внешнего летного экипажа.....	1
9.4.	Квалификация	2
9.5.	Снаряжение внешнего летного экипажа	5
10.	ГЛАВА - СОТРУДНИК ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ПОЛЕТНЫЙ ДИСПЕТЧЕР	1
11.	ГЛАВА - РУКОВОДСТВА, БОРТОВЫЕ ЖУРНАЛЫ И УЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ.....	1

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	0/4
	Администрирование и контроль документа		

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 ДПВС.....	1
13.4.	Программы подготовки	1
13.5.	Донесение об актах незаконного вмешательства	3
13.6.	Прочие положения.....	1
14.	ГЛАВА - ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ.....	1
14.1.	Ответственность государств	1
14.2.	Эксплуатанты не имеющие утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза	2
14.3.	Эксплуатанты, имеющие специальное утверждение на перевозку опасных грузов в качестве груза.....	2
14.4.	Предоставление информации	3
14.5.	Внутренние коммерческие авиатранспортные перевозки.....	3
15.	БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗОВОГО ОТСЕКА.....	3
15.1.	Перевозка изделий в грузовом отсеке	3
15.2.	Противопожарная защита	4
	Добавление - 1. БОРТОВЫЕ ОГНИ ДПВС.....	1
	Добавление - 2. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ	1

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	0/5
Администрирование и контроль документа			

Добавление - 3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ УТВЕРЖДЕННЫХ ПОЛЕТОВ УТВЕРЖДЕННЫМИ ДПВС С ОДНИМ ДВИГАТЕЛЕМ НАД ГУСТОНАСЕЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ	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 ДПВС, ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ.....	8
Добавление - 10. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis	8
ДОПОЛНЕНИЕ – А: ЗАПАСЫ МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ В ПДП	8
ДОПОЛНЕНИЕ – В: ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ДПВС.....	9
ДОПОЛНЕНИЕ – С: ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ ДПВС С ГАЗОТУРБИНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ, ВРЕМЯ ПОЛЕТА КОТОРЫХ ДО ЗАПАСНОГО АЭРОДРОМА НА МАРШРУТЕ ПРЕВЫШАЕТ 60 МИНУТ, ВКЛЮЧАЯ ПОЛЕТЫ С УВЕЛИЧЕННЫМ ВРЕМЕНЕМ УХОДА НА ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ (EDTO).....	1
ДОПОЛНЕНИЕ – D: СЕРТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА ДПАС 1	
ДОПОЛНЕНИЕ – E: Минимальный перечень оборудования (MEL).....	12
ДОПОЛНЕНИЕ – F: УРОВНИ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО И ПРОТИВОПОЖАРНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (RFFS).....	1
ДОПОЛНЕНИЕ – G: ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ	10
ДОПОЛНЕНИЕ – H: ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ДПВС, ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ.....	12
ДОПОЛНЕНИЕ – I: СПРАВОЧНИК ПО ДЕЙСТВУЮЩИМ ПОЛОЖЕНИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ	12
ДОПОЛНЕНИЕ – G: ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ	14

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Администрирование и контроль документа	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	0/6

ДОПОЛНЕНИЕ К. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ДПВС, ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ **16**

ДОПОЛНЕНИЕ Л. СПРАВОЧНИК ПО ДЕЙСТВУЮЩИМ ПОЛОЖЕНИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ **18**

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	0/7
	Администрирование и контроль документа		

0.1. Список Действительных Страниц

Глава 0		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
5	18.АПР.2025	00
6	18.АПР.2025	00
7	18.АПР.2025	00
8	18.АПР.2025	00
9	18.АПР.2025	00
10	18.АПР.2025	00
11	18.АПР.2025	00
12	18.АПР.2025	00
13	18.АПР.2025	00
14	18.АПР.2025	00
15	18.АПР.2025	00
16	18.АПР.2025	00
17	18.АПР.2025	00
18	18.АПР.2025	00
19	18.АПР.2025	00
20	18.АПР.2025	00
21	18.АПР.2025	00
22	18.АПР.2025	00
23	18.АПР.2025	00
24	18.АПР.2025	00
25	18.АПР.2025	00
26	18.АПР.2025	00
27	18.АПР.2025	00
28	18.АПР.2025	00
29	18.АПР.2025	00
30	18.АПР.2025	00
Глава 1		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
Глава 2		

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
Глава 3		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
5	18.АПР.2025	00
6	18.АПР.2025	00
Глава 4		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
5	18.АПР.2025	00
6	18.АПР.2025	00
7	18.АПР.2025	00
8	18.АПР.2025	00
9	18.АПР.2025	00
10	18.АПР.2025	00
11	18.АПР.2025	00
12	18.АПР.2025	00
13	18.АПР.2025	00
14	18.АПР.2025	00
15	18.АПР.2025	00
16	18.АПР.2025	00
17	18.АПР.2025	00
18	18.АПР.2025	00
19	18.АПР.2025	00
20	18.АПР.2025	00
21	18.АПР.2025	00

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.:	0/8

22	18.АПР.2025	00
23	18.АПР.2025	00
24	18.АПР.2025	00
25	18.АПР.2025	00
26	18.АПР.2025	00
27	18.АПР.2025	00
28	18.АПР.2025	00
Глава 5		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
Глава 6		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
5	18.АПР.2025	00
6	18.АПР.2025	00
7	18.АПР.2025	00
8	18.АПР.2025	00
9	18.АПР.2025	00
10	18.АПР.2025	00
11	18.АПР.2025	00
12	18.АПР.2025	00
13	18.АПР.2025	00
14	18.АПР.2025	00
15	18.АПР.2025	00
16	18.АПР.2025	00
17	18.АПР.2025	00
18	18.АПР.2025	00
19	18.АПР.2025	00
20	18.АПР.2025	00
21	18.АПР.2025	00
22	18.АПР.2025	00
23	18.АПР.2025	00
24	18.АПР.2025	00
Глава 7		

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
5	18.АПР.2025	00
6	18.АПР.2025	00
Глава 8		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
Глава 9		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
5	18.АПР.2025	00
6	18.АПР.2025	00
Глава 10		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
Глава 11		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	0/9
Администрирование и контроль документа			

4	18.АПР.2025	00
---	-------------	----

Глава 12		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
Глава 13		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
Глава 14		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
Глава 15		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
Добавление -1		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
5	18.АПР.2025	00
6	18.АПР.2025	00
Добавление -2		

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
5	18.АПР.2025	00
6	18.АПР.2025	00
Добавление -3		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
Добавление -4		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
Добавление -5		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
Добавление -6		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
Добавление -7		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.:	0/10

2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
Добавление -8		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
5	18.АПР.2025	00
6	18.АПР.2025	00
7	18.АПР.2025	00
8	18.АПР.2025	00
9	18.АПР.2025	00
10	18.АПР.2025	00
11	18.АПР.2025	00
12	18.АПР.2025	00
13	18.АПР.2025	00
14	18.АПР.2025	00
15	18.АПР.2025	00
16	18.АПР.2025	00
17	18.АПР.2025	00
18	18.АПР.2025	00
19	18.АПР.2025	00
20	18.АПР.2025	00
21	18.АПР.2025	00
22	18.АПР.2025	00
Добавление -9		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
Добавление -10		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
ДОПОЛНЕНИЕ-А		

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
ДОПОЛНЕНИЕ-В		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
5	18.АПР.2025	00
6	18.АПР.2025	00
7	18.АПР.2025	00
8	18.АПР.2025	00
9	18.АПР.2025	00
10	18.АПР.2025	00
ДОПОЛНЕНИЕ-С		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
ДОПОЛНЕНИЕ-Д		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
ДОПОЛНЕНИЕ-Е		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Администрирование и контроль документа	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	0/11

2	18.АПР.2025	00
ДОПОЛНЕНИЕ-Ф		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
ДОПОЛНЕНИЕ-Г		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
ДОПОЛНЕНИЕ-Н		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
ДОПОЛНЕНИЕ-І		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	18.АПР.2025	00
2	18.АПР.2025	00
3	18.АПР.2025	00
4	18.АПР.2025	00
5	18.АПР.2025	00
6	18.АПР.2025	00

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС 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 Ревизия №00	18.АПР.2025	18.АПР.2025	Часть 4. Приложению 6

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

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	0/13
	Администрирование и контроль документа		

0.4. Термины и определения

Зарезервировано

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	0/14
	Администрирование и контроль документа		

0.5. Аббревиатура и сокращения

БСПС	бортовая система предупреждения столкновений
ВОРЛ	вторичный обзорный радиолокатор
ДПАС	дистанционно пилотируемая авиационная система
ДПВС	дистанционно пилотируемое воздушное судно
ЕС	Европейский союз
м. миля	морская миля
ОВД	обслуживание воздушного движения
ОрВД	организация воздушного движения
ПДП	пункт дистанционного пилотирования
ПМУ	приборные метеорологические условия
ППП	правила полетов по приборам
СУБП	система управления безопасностью полетов
УВД	управление воздушным движением
ADS-B	радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение
AGL	над уровнем земли
BVLOS	за пределами прямой видимости
CDL	перечень отклонений от конфигурации
CNS	связь, навигация и наблюдение
COMAT	материалы эксплуатанта
CPDLC	связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных
DAA	обнаружение и предотвращение
EDTO	производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром
ELT	аварийный приводной передатчик
ERP	план мероприятий на случай аварийной обстановки

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	0/15
	Администрирование и контроль документа		

EUROCAE	Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации
FDAP	программа анализа полетных данных
FDR	самописец полетных данных
FRMS	система управления рисками, связанными с утомлением
GPWS	система предупреждения о близости земли
MCM	руководство по регулированию технического обслуживания
MMEL	типовой минимальный перечень оборудования
MCTOM	максимальная сертифицированная взлетная масса
NOTOC	уведомление командира воздушного судна
PBN	навигация, основанная на характеристиках
QoSD	качество предоставляемого обслуживания
QoSE	качество получаемого обслуживания
QoSR	качество требуемого обслуживания
RCP	требуемые характеристики связи
RFFS	аварийная-спасательная и противопожарная служба
ROC	сертификат эксплуатанта ДПАС
RPA-RS	самописец дистанционно пилотируемого воздушного судна
RPAS-RS	самописец дистанционно пилотируемой авиационной системы
RPL	свидетельство внешнего пилота
RPS-RS	самописец пункта дистанционного пилотирования
RVSM	сокращенный минимум вертикального эшелонирования
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SLA	соглашение об уровне обслуживания
UAS	беспилотная авиационная система
VLOS	в пределах прямой видимости

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	0/16
	Администрирование и контроль документа		

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

Настоящие правила разработаны на основании Приложения 6, Часть IV ИКАО.

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».

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	1/1
Администрирование и контроль документа			

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В тех случаях, когда употребляются нижеуказанные термины в Стандартах и Рекомендуемой практике по международным полетам ДПАС, они имеют следующие значения:

СОМАТ. Материалы эксплуатанта, перевозимые на воздушном судне эксплуатанта для его собственных целей. **НОТАМ.** Извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которой имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов.

Авиационное происшествие. Событие, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки и в ходе которого:

a) какое-либо лицо получает телесные повреждения со смертельным исходом или серьезные телесные повреждения в результате:

- нахождения в данном воздушном судне, или
- непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна, или
- непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,

за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажиром, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа; или

b) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна и
- обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента,

за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, законцовки крыла, антенны, датчики, лопадки, пневматики,

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	1/2
Администрирование и контроль документа			

тормозные устройства, колеса, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна (например, небольшие вмятины или пробоины), или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, лопастей хвостового винта, шасси и повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора); или

- с) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

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.

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.

Безопасность полетов. Состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

Вертолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакции воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми двигателем вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Внешний командир воздушного судна. Внешний пилот, назначенный эксплуатантом для выполнения функций командира и ответственный за безопасное выполнение полета.

Внешний пилот. Лицо, которому поручено эксплуатантом выполнять необходимые обязанности по выполнению полета дистанционно пилотируемого воздушного судна и которое манипулирует соответствующими органами управления полетом в течение времени полета.

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

Время отдыха. Продолжительный и определенный период времени, после и/или до начала исполнения служебных обязанностей, в течение которого члены летного или кабинного экипажа освобождаются от выполнения всех обязанностей.

Время принятия решения при потере линии С2. Максимальный период времени, разрешенный до объявления состояния потери линии С2, во время которого характеристики линии С2 недостаточны для обеспечения активного управления полетом со стороны внешнего пилота безопасным и оперативным образом с учетом обстановки в воздушном пространстве и эксплуатационных условий.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.:	1/3

Второй внешний пилот. Имеющий свидетельство внешний пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функции внешнего командира воздушного судна; исключение составляет внешний пилот, находящийся на пункте дистанционного пилотирования исключительно с целью прохождения летной подготовки.

Государство аэродрома. Государство, на территории которого расположен аэродром.

Государство поставщика услуг ПДП. Государство, в котором находится основное место деятельности поставщика услуг ПДП.

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

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

Дистанционно пилотируемая авиационная система (ДПАС). Дистанционно пилотируемое воздушное судно, связанный с ним пункт дистанционного пилотирования, необходимые линии С2 и любые другие элементы, указанные в конструкции типа.

Дистанционно пилотируемое воздушное судно (ДПВС). Беспилотное воздушное судно, пилотируемое с пункта дистанционного пилотирования.

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 провести 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.

Инцидент. Любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации.

Контроль за обеспечением безопасности полетов. Функция, осуществляемая государством для обеспечения соблюдения лицами и организациями, осуществляющими

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.:	1/4

авиационную деятельность, национальных законодательных актов и нормативных положений в области безопасности полетов.

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.

Линия управления и контроля (C2). Линия передачи данных между дистанционно пилотируемым воздушным судном и пунктом дистанционного пилотирования для целей управления полетом.

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.

Наблюдатель ДПВС. Назначенное эксплуатантом подготовленное и компетентное лицо, которое путем визуального наблюдения за дистанционно пилотируемым воздушным судном помогает внешнему пилоту безопасно выполнять полет.

Наблюдение. Деятельность государства, с помощью которой государство осуществляет активную верификацию посредством инспекции и проверок соответствия обладателей свидетельств, сертификатов, разрешений или утверждений установленным требованиям и их работы на уровне компетентности и безопасности, требуемом государством.

Обнаружение и предотвращение. Способность видеть, воспринимать или обнаруживать находящиеся поблизости воздушные суда или другие опасности и предпринимать надлежащие действия.

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.

Передача. Акт передачи активной траектории линии передачи данных между ПДП и ДПВС от одной из линий или сетей, составляющих линию C2, другой линии или сети, составляющих линию C2.

Передача управления. Действие, заключающееся в передаче управления, связанного с пилотированием, от одного пункта дистанционного пилотирования к другому.

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.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.:	1/5

Поддержание летной годности. Комплекс мер, посредством которых обеспечивается соответствие воздушного судна, пункта дистанционного пилотирования, 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 в пределах прямой видимости (VLOS). Полет, при котором внешний пилот или наблюдатель ДПВС самостоятельно поддерживает прямой визуальный контакт с дистанционно пилотируемым воздушным судном.

Полетное время; время полета – дистанционно пилотируемые авиационные системы. Общее время с момента установления линии управления и контроля (C2) между пунктом дистанционного пилотирования (ПДП) и дистанционно пилотируемым воздушным судном (ДПВС) с целью выполнения взлета или с момента получения внешним пилотом управления после его передачи до момента завершения внешним пилотом передачи управления или прекращения использования линии C2 между ПДП и ДПВС по окончании полета.

Полеты при летно-технических характеристиках класса 1. Полеты с такими летно-техническими характеристиками, которые в случае отказа критического двигателя позволяют безопасно продолжать полет вертолета до соответствующего места посадки, за исключением случаев, когда отказ происходит до достижения точки принятия решения при взлете (TDP) или после прохождения точки принятия решения на посадку (LDP), в каком случае вертолет должен иметь возможность приземлиться в пределах зоны прерванного взлета или посадки.

Полеты с летно-техническими характеристиками класса 2. Полеты с такими характеристиками, которые в случае отказа критического двигателя позволяют вертолету безопасно продолжать полет до соответствующей зоны посадки, за исключением случаев, когда отказ происходит на раннем этапе во время маневрирования при взлете или на позднем этапе при маневрировании для посадки, и в этих случаях может потребоваться вынужденная посадка.

Полеты с летно-техническими характеристиками класса 3. Полеты с такими характеристиками, при которых в случае отказа двигателя в любое время полета будет требоваться вынужденная посадка.

Поставщик услуг связи по линии C2 (C2CSP). Орган, который предоставляет частично или полностью услуги линии C2 для эксплуатации ДПАС.

Прерывание связи по линии C2. Любая временная ситуация отсутствия, прекращения, чрезмерной задержки или неадекватной целостности линии C2, при которой не превышены критерии времени принятия решения при потере линии C2.

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

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	1/6
Администрирование и контроль документа			

Пункт дистанционного пилотирования (ПДП). Элемент дистанционно пилотируемой авиационной системы, включающий оборудование, используемое для пилотирования дистанционно пилотируемого воздушного судна.

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

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

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

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

Руководство 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.

Сертификат эксплуатанта ДПАС (ROC). Сертификат, дающий право эксплуатанту выполнять установленные для ДПАС полеты.

Серьезный инцидент. Инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия в связи с использованием воздушного судна, который, в случае пилотируемого воздушного судна, происходит с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки.

Система бортовых регистраторов ДПАС (RPAS-RS). Система регистрации, установленная на дистанционно пилотируемой авиационной системе для дополнения

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	1/7
Администрирование и контроль документа			

расследования авиационных происшествий/инцидентов. Система регистраторов ДПАС состоит из следующих элементов:

Система регистраторов ДПВС (RPA-RS). Любой тип системы регистрации, установленный на дистанционно пилотируемом воздушном судне в целях дополнения расследования авиационных происшествий/инцидентов.

Система регистрации RPS (RPS-RS). Любой тип системы регистрации, установленный в RPS в целях дополнения расследования авиационных происшествий/инцидентов.

Система прекращения полета. Система, предназначенная для прекращения полета и сведения к минимуму возможностей причинения телесных повреждений или ущерба лицам, имуществу или другим воздушным судам.

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

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

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 вызвать утомление.

Состояние потери линии С2. Состояние ДПАС, при котором характеристики линии С2 ухудшились в результате прерывания работы линии С2 на более длительный период, чем время принятия решения о потере линии С2, до момента, когда не имеется достаточно времени, чтобы позволить внешнему пилоту активно управлять полетом безопасным и своевременным образом.

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

Техническое обслуживание. Проведение работ на воздушном судне, пункте дистанционного пилотирования, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности воздушного судна, пункта дистанционного управления, двигателя, воздушного винта или соответствующей части, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов,

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.:	1/8

выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

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

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

Тренажер, имитирующий условия полета, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющий имитировать различные 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 данного типа воздушного судна.

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

Характерная точка до посадки (DPBL). Точка в пределах этапа захода на посадку и посадки, после которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка.

Характерная точка после взлета (DPATO). Точка в пределах этапа взлета и начального набора высоты, до достижения которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка.

Член внешнего летного экипажа. Имеющий свидетельство член летного экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением дистанционно пилотируемой авиационной системой в течение служебного полетного времени.

Член внешнего экипажа. Лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией дистанционно пилотируемой авиационной системы в течение служебного полетного времени.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающиеся эксплуатацией воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Администрирование и контроль документа	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	1/9

Эксплуатационные минимумы аэродрома. Ограничения использования аэродрома для:

- a) взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на ВПП и/или видимости и, при необходимости, параметрами облачности;
- b) посадки при выполнении двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам, выражаемой в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной/относительной высоты снижения (MDA/H) и, при необходимости, параметрами облачности;
- c) посадки при выполнении трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам, выражаемой 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.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Администрирование и контроль документа	Глава/Стр.:	2/1

2. ПРИМЕНЕНИЕ

Стандарты и Рекомендуемая практика, содержащиеся в части IV Приложения 6, применимы к эксплуатации ДПАС, сертифицированных в соответствии с Приложением 8 эксплуатантами, имеющими право выполнять международные полеты ДПАС.

Примечание 1. SARPS, содержащиеся в настоящем документе, соответствуют существующим требованиям частей I, II и III Приложения 6, где это применимо.

Примечание 2. Эти SARPS позволят государствам разрешать полеты ДПАС в соответствии со Статьей 8 "Беспилотные воздушные суда" Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.).

Примечание 3. Эти SARPS в настоящее время не поддерживают полеты ДПВС, перевозящих людей на борту.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/1
	Производство Полетов		

3. ГЛАВА - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЛУАТАНТА

Данные правила основаны на Стандартах и Рекомендуемой практике Приложения 6 Часть 4. Требования, содержащиеся в настоящих правилах, применимы к эксплуатации ДПАС эксплуатантами, имеющими право выполнять международные коммерческие воздушные перевозки, предусмотренные в Республике Узбекистан.

3.1. СОБЛЮДЕНИЕ ЗАКОНОВ, ПРАВИЛ И ПРОЦЕДУР

3.1.1. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы все лица, участвующие в эксплуатации ДПАС, знали, что они должны соблюдать законы, правила и процедуры тех государств, в которых:

- a) ДПВС выполняет полет, и/или
- b) находится ПДП.

3.1.2. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы все внешние 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 внешнего летного экипажа были ознакомлены с такими законами, правилами и процедурами, которые касаются их соответствующих обязанностей на борту ДПАС.

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

3.1.4. Ответственность за руководство полетами возлагается на внешнего 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.

3.1.5. Если сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер первым узнает об аварийной ситуации, в результате которой возникает угроза для ДПВС 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 ДПВС или лиц, требует предпринятия действий, которые ведут к нарушению местных предписаний или правил, внешний командир воздушного судна немедленно уведомляет об этом соответствующий местный полномочный орган. По требованию государства, в котором произошел инцидент, внешний командир воздушного судна представляет доклад о любом таком нарушении соответствующему полномочному органу этого государства; в этом случае внешний командир воздушного судна также должен предоставить копию этого доклада государству эксплуатанта и государству поставщика обслуживания ПДП, если они различаются. Такие доклады представляются как можно скорее и обычно в течение десяти дней.

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

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

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/2
	Производство Полетов		

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 таким эксплуатантом, государство немедленно уведомляет об этом эксплуатанта и, если вопрос того заслуживает, государство эксплуатанта. Если государство 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

3.3.1. Эксплуатант внедряет систему управления безопасностью полетов (СУБП) с использованием рамок и принципов, определенных в главе 4 и добавлении 2 Приложения 18, а также в настоящей главе.

3.3.2. Эксплуатанту ДПАС следует принимать и выполнять в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов программу анализа полетных данных (FDAP), включая данные о линии C2, которую требуется регистрировать в ПДП, ДПАС, а также любые другие данные, указанные Агентством «Узавиация».

3.3.3. Если осуществляется FDAP, она включает надлежащие гарантии защиты источника(ов) таких данных в соответствии с добавлением 3 Приложения 19.

3.3.4. Не разрешается использовать аудио- или видеозаписи лиц системой самописцев ДПВС (RPA-RS) или системами самописцев ПДП (RPS-RS) в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента согласно Приложению 13, за исключением случаев, когда записи или расшифровки:

- a) относятся к событию, касающемуся безопасности полетов и идентифицированному в контексте системы управления безопасностью полетов; ограничиваются соответствующими частями обезличенной расшифровки записей; и подлежат защите, предусматриваемой Приложением 19.
- b) запрашиваются для использования в уголовном разбирательстве, не относящемся к событию, связанному с расследованием авиационного происшествия или инцидента, и подлежат защите, предусматриваемой Приложением 19; или
- c) используются для проверок бортовых систем регистрации полетных данных, предусмотренных в разделе 6 добавления 8.

3.3.5. Не разрешается использовать записи, выполненные RPA-RS и RPS-RS и не указанные в п. 3.3.5, а также расшифровки таких записей в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента согласно Приложению 13, за исключением случаев, когда записи или расшифровки подлежат защите, предусматриваемой Приложением 19 и:

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/3
	Производство Полетов		

- 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.

3.3.6. Эксплуатант создает в рамках своей системы управления безопасностью полетов систему документации по безопасности полетов, предназначенной для руководства и использования эксплуатационным персоналом .

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. РЕГИСТРАЦИЯ

3.5.1. ДПВС, используемые для международных полетов, регистрируются в соответствии с положениями Приложения 7.

3.5.2. Идентификация ПДП

3.5.2.1. Эксплуатант включает в руководство по производству полетов следующие данные обо всех ПДП, которые он использует:

- a) физическое или юридическое лицо, являющееся владельцем каждого ПДП;
- b) изготовитель ПДП и местонахождение изготовителя ПДП;
- c) серийный номер каждого ПДП;
- d) указание типа, модели и варианта каждого ДПВС, которые ПДП может контролировать;
- e) другие соответствующие данные, требуемые применимым законодательством

3.6. ВАЖНОЕ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ОБСЛУЖИВАНИЕ

3.6.1. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы поставщики важного для безопасности полетов обслуживания имели организационную структуру, документально оформленные процедуры, ресурсы и персонал, достаточный для обеспечения безопасного предоставления обслуживания.

3.6.2. Важное для безопасности полетов обслуживание включает, в частности:

- a) предоставление географических данных и информации об ограничениях;
- b) сбор и передача данных о событиях;
- c) обучение внешних пилотов;
- d) услуги связи, поддерживающие линию C2;
- e) предоставление услуг через ПДП, находящихся в любом районе мира;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/4
	Производство Полетов		

- f) предоставление услуг, связанных с планированием полетов и управлением ими, включая оценки соответствующих рисков для безопасности полетов.

3.6.3. Безопасная эксплуатация линии C2

3.6.3.1. Эксплуатант несет ответственность за осуществление надзора за предоставлением услуг линии C2, в тех случаях, когда любые компоненты линии C2 находятся под прямым контролем эксплуатанта ДПАС или поставщика услуг связи линии C2 (C2CSP).

3.6.3.2. При осуществлении эксплуатантом прямого контроля за всей линией(ями) C2 эксплуатант несет ответственность за безопасную эксплуатацию всех компонентов линии C2. Такая ответственность подробно излагается в соглашении об уровне обслуживания (SLA) эксплуатанта для внутреннего использования.

3.6.3.3. Если часть или вся (все) линия(и) C2 находится под эксплуатационным контролем C2CSP, эксплуатант заключает SLA с C2CSP до начала операций.

3.6.3.4. SLA утверждается государством эксплуатанта.

3.6.3.5. SLA содержит, как минимум, следующую информацию:

- a) юридическое обозначение стороны (сторон);
- b) рамки предоставляемого обслуживания, включая часы работы и район обслуживания;
- c) требования к характеристикам предоставления линии C2, включая QoSR, соответствующие требованиям к характеристикам линии C2 при нормальных условиях, для предполагаемых операций эксплуатанта;
- d) меры обеспечения и управления безопасностью, включая требования по безопасности предоставления линии C2;
- e) процедуры планового и нештатного отключения, включая требования о представлении сообщений;
- f) ответственность и процессы в области управления безопасностью полетов, относящиеся к управлению рисками для безопасности полетов и обеспечением безопасности полетов, включая оценку и уменьшение рисков для безопасности полетов, мониторинг и измерение параметров характеристик безопасности полетов, представление информации о безопасности полета и анализ данных о безопасности полета;
- g) мероприятия по организации надзора за предоставлением услуг линии C2 государством эксплуатанта;
- h) подготовленный CSP план мероприятий по случай аварийной обстановки (ERP), включающий порядок действий при потере обслуживания и меры по его восстановлению.

3.6.3.6. При осуществлении своей надзорной функции в отношении обеспечения услуг линии C2 в соответствии с п. 3.6.3.1 государство эксплуатанта:

- a) убеждается в том, что услуги линии C2 будут предоставляться санкционированным C2CSP;
- b) устанавливает и документально оформляет процессы мониторинга для обеспечения соответствия предоставления услуг линии C2 установленным

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/5
	Производство Полетов		

требованиям, включая качество требуемого обслуживания по линии C2 (QoSR) и требования к безопасности;

- с) устанавливает и документально оформляет процессы контроля за получением информации, предложением и мониторингом корректирующих действий в связи с предоставлением обслуживания линии C2;
- д) при необходимости принимает надлежащие меры для разрешения проблем предоставления обслуживания линии C2, выявленных в ходе процесса непрерывного мониторинга;
- е) утверждает в соответствии со своими национальными правилами использования C2CSP, который санкционирован согласно п. 3.6.3.6 а) выше.

3.6.3.7. C2CSP устанавливает и документально оформляет процесс осуществления C2CSP мониторинга за QoSD на повседневной основе с целью обеспечения соответствия предоставляемого обслуживания линии C2 применимым требованиям, включая QoSR для линий C2, определенным в SLA.

3.6.3.8. Эксплуатант несет ответственность за контроль соответствия качества обслуживания линии C2 установленным QoSR, включая обеспечение безопасности, и:

- а) документально оформляет любые замеченные несоответствия;
- б) докладывает о любых замеченных отклонениях от нормы C2CSP в соответствии с SLA.

3.6.3.9. Эксплуатант уведомляет государство эксплуатанта:

- а) о всех случаях ухудшения характеристик предоставления линии C2, установленных в SLA, которые имели место во время работы;
- б) об ухудшении характеристик, которые не могут быть устранены в рамках непосредственного взаимодействия между эксплуатантом и C2CSP, когда C2CSP не является эксплуатантом.

3.6.4. Безопасное функционирование ПДП

3.6.4.1. Эксплуатант несет ответственность за безопасное функционирование всех ПДП, задействованных при выполнении операций.

3.6.4.2. Каждый используемый ПДП устанавливается (в месте предполагаемой операции) персоналом, обладающим требуемым уровнем знаний и компетентности для выполняемых задач, определенным обладателем сертификата типа.

3.6.4.3. Во время установки ПДП проводящая эту работу сторона убеждается в том, что объект соответствует применимым требованиям летной годности и эксплуатационным требованиям и обеспечивает надлежащий уровень связи с конкретным типом (типами) ДПВС.

3.6.4.4. В тех случаях, когда один или несколько ПДП, участвующих в операции, находятся под надзором поставщика обслуживания, этот поставщик обслуживания контролируется с точки зрения обеспечения безопасности полетов государством эксплуатанта вместе с государством поставщика обслуживания ПДП, если они являются различными:

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/6
	Производство Полетов		

3.6.4.5. В тех случаях, когда один или несколько ПДП, участвующих в операции, находятся под контролем поставщика обслуживания, такой поставщик обслуживания распределяет задачи только:

- a) надлежащим образом подготовленным и компетентным членам внешнего летного экипажа;
- b) внешним пилотам, обладающим действительным свидетельством внешнего пилота (RPL), выданным или признанным действительным государством эксплуатанта и содержащим соответствующие квалификационные отметки;
- c) членам внешнего летного экипажа, годным по состоянию здоровья.

3.6.4.5.1. Параметры безопасности полетов, авиационной безопасности и технических характеристик поставщика услуг ПДП являются приемлемыми для государства эксплуатанта и государства поставщика обслуживания ПДП.

3.6.4.5.2. В том случае, если ПДП эксплуатируется поставщиком обслуживания ПДП, аспекты безопасности полетов и авиационной безопасности ПДП определяются в SLA между эксплуатантом ДПАС и поставщиком обслуживания ПДП.

3.6.4.5.3. Любое SLA с поставщиком обслуживания ПДП включает требования о регистрируемых данных о поддержании летной годности, рассматриваемых в п. 8.4.

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, включая средства связи и навигационные средства, которые непосредственно требуются для безопасного полета ДПАС соответствуют условиям эксплуатации, в которых должен выполняться полет, и что они правильно используются для этой цели.

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

4.1.3. Эксплуатант в рамках своей системы управления безопасностью полетов оценивает уровень защиты, предоставляемой аварийно-спасательной и противопожарной службой (RFFS) на любом аэродроме, который планируется указать в рабочем плане полета, с тем чтобы обеспечить приемлемый уровень защиты ДПВС, которое предполагается использовать.

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

4.2. СЕРТИФИКАЦИЯ НА ПРАВО ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ И КОНТРОЛЬ

4.2.1. Сертификат эксплуатанта ДПАС (ROC)

4.2.1.1. Эксплуатант не занимается выполнением международных полетов ДПАС если не имеет действительного сертификата эксплуатанта ДПАС, выданного Агентством «Узавиация».

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/7
	Производство Полетов		

4.2.1.2. Распространяется действие требования о наличии действительного сертификата эксплуатанта на внутренние полеты ДПАС, учитывая при этом характер и сложность операций ДПАС, а также аспекты использования воздушного пространства и меры по уменьшению риска для третьих сторон.

4.2.1.3. Сертификат эксплуатанта дает право эксплуатанту выполнять операции ДПАС в соответствии с эксплуатационными спецификациями .

4.2.1.4. Выдача сертификата эксплуатанта Агентством «Узавиация» зависит от того, обеспечил ли эксплуатант отвечающую требованиям организационную структуру, методику выявления, оценки и снижения рисков, связанных с выполнением полетов, программу подготовки, а также оборудование для наземного и технического обслуживания, которые соответствуют установленному характеру и объему полетов.

4.2.1.5. Для эксплуатантов, которые также являются обладателями сертификата эксплуатанта (СЭ) согласно положениям части I или части III Приложения 6, Агентством «Узавиация» определяется комплексный график наблюдения, включающий все применимые элементы контроля. Во избежание дублирования проверок могут зачитываться конкретные пункты проверок, уже проведенных в течение цикла планирования проверок по линии СЭ, при соблюдении следующих четырех условий

- a) конкретные пункты проверок должны быть одинаковыми для всех рассматриваемых сертификатов;
- b) необходимо иметь удовлетворительные зарегистрированные свидетельства того, что конкретные проверки были проведены и необходимые корректирующие действия предприняты;
- c) отсутствие свидетельств нарушения стандартов в отношении тех конкретных пунктов проверки, которые были зачтены;
- d) интервал времени между двумя проверками конкретного пункта, который был зачтен, не должен превышать интервалов применимого цикла планирования наблюдения.

4.2.1.6. Установление срока действия сертификатом эксплуатанта входит в компетенцию эксплуатанта:

- a) соблюдение требований п. 4.2.1.4 под контролем Агентства «Узавиация»;
- b) предоставление доступа к любым средствам, документам, регистрируемым данным и оборудованию, которые требуются Агентству «Узавиация» для выполнения контроля.

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

- a) Агентство «Узавиация» как полномочный орган выдающий СЭ;
- b) номер сертификата эксплуатанта и дата 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.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/8
	Производство Полетов		

- 1) электронная копия такого контролируемого документа находится на борту ДПВС;
- 2) электронная или печатная копия контролируемого документа находится в открытом доступе в каждом ПДП.

4.2.1.8. Эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта, соответствуют формату и содержат по крайней мере информацию, которая указана в добавлении 6.

4.2.1.9. Формат (например, печатный и электронный) документа сертификата является приемлемым для всех других государств, в которых будут выполняться полеты ДПВС.

4.2.1.10. Агентство «Узавиация» выдает эксплуатантам, утвержденным для выполнения операций в соответствии с СЭ и сертификата эксплуатанта, единый, «объединенный» сертификат, указывающий все права в эксплуатационных спецификациях, прилагаемых к такому единственному сертификату.

4.2.1.11. Эксплуатант назначает ответственного сотрудника, уполномоченного следить за тем, чтобы вся деятельность финансировалась и выполнялась в соответствии с сертификатом.

4.2.1.12. Эксплуатант назначает лицо или группу лиц, чьи управленческие обязанности включают контроль за тем, чтобы эксплуатант продолжал соответствовать сертификату, законам, правилам и процедурам тех государств, в которых выполняются полеты.

4.2.1.13. Заявка на получение сертификата представляется в Агентство «Узавиация».

4.2.1.14. Агентство «Узавиация» в соответствии с добавлением 5 к настоящим Правилам и добавлением 1 к Приложению 19 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 Стандартов требований производства полета.

4.2.1.15. Агентство «Узавиация» принимает меры к тому, чтобы действия эксплуатанта осуществлялись в соответствии с утверждениями и ограничениями, установленными государством регистрации.

4.2.2. Договорное обслуживание

4.2.2.1. В тех случаях, когда эксплуатант передает на договорной основе любое обслуживание, связанное с безопасностью полетов или авиационной безопасностью при выполнении полетов, третьей стороне, которая не сертифицирована (в соответствии с настоящим разделом) государством для проведения такой деятельности, действующая на основании контракта третья сторона соответствует всем процедурам для эксплуатанта ДПАС, в том числе в области управления безопасностью полетов и авиационной безопасности, которые утверждены Агентством «Узавиация».

4.2.2.2. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы регламентирующие полномочные органы государства эксплуатанта имели доступ к тем документам любой контрактной организации, которые необходимы для определения соблюдения этой организацией применимых Стандартов, определенных в настоящем Приложении и в Приложении 19.

4.2.2.3. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы полномочные органы в государстве, в котором осуществляется договорное обслуживание, имели доступ к месту проведения, средствам, оборудованию и документам договорной организации, которые требуются для определения соблюдения этой организацией применимых Стандартов, установленных в настоящих Правилах и в Приложении 19.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/9
	Производство Полетов		

4.2.3. Надзор за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом

4.2.3.1. Агентство «Узавиация» признаёт действительным сертификат эксплуатанта, выданный другим государством, при условии, что требования, в соответствии с которыми выдан такой сертификат, по крайней мере равноценны применимым требованиям, содержащимся в настоящих Правилах и в Приложении 19.

4.2.3.2. Агентство «Узавиация» утверждает 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.

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

4.2.3.4. Если эксплуатант намерен установить эксплуатационную базу, на которой осуществляется эксплуатационный контроль, в государстве, не являющемся государством эксплуатанта, эксплуатант уведомляет об этом государство, в котором будет расположена такая эксплуатационная база.

4.2.4. Руководство по производству полетов

4.2.4.1. 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.

4.2.4.2. Агентство «Узавиация» устанавливает требование о том, что эксплуатант обязан предоставлять экземпляр руководства по производству полетов со всеми изменениями и/или пересмотренными положениями на рассмотрение и одобрение и, если это необходимо, на утверждение. Эксплуатант включает в руководство по производству полетов такой обязательный материал, какой может потребоваться государству эксплуатанта.

4.2.5. Инструкция по эксплуатации. Общие положения.

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

4.2.5.2. Руление ДПВС 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 ДПВС;
- c) допущено к пользованию радиотелефоном;
- d) проинструктировано компетентным лицом относительно плана аэродрома, маршрутов движения, знаков маркировки, огней, сигналов и инструкций

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/10
	Производство Полетов		

органов управления воздушным движением (УВД), фразеологии и правил, а также может обеспечить соблюдение требуемых эксплуатационных требований безопасного движения на аэродроме.

4.2.5.3. Эксплуатант должен издать инструкции по эксплуатации и предоставить информацию о летно-технических характеристиках ДПВС при наборе высоты со всеми работающими двигателями, позволяющую внешнему 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.

4.2.6. Имитация нештатной и аварийной ситуации в полете

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

4.2.6.2. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы учебная имитация аварийной и нештатной ситуации в полете проводилась только после тщательного рассмотрения и уменьшения рисков для третьих сторон.

4.2.7. Контрольные карты

Контрольные карты, введенные согласно п. 6.1.4, применяются внешними 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 ДПВС 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.

4.2.8. Минимальные абсолютные высоты полета

4.2.8.1. 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.

4.2.8.2. 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 Приложении 2.

4.2.8.3. Метод установления минимальных абсолютных высот полета должен утверждаться Агентством «Узавиация».

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

- а) точность и надежность, с которыми может быть определено положение ДПВС;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/11
	Производство Полетов		

- 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

4.2.9. Эксплуатационные минимумы аэродромов

4.2.9.1. 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 они специально утверждены этим государством для производства полетов ДПАС.

4.2.9.2. Агентство «Узавиация» требует, чтобы эксплуатант при установлении эксплуатационных минимумов каждого используемого для производства полетов ДПАС аэродрома, полностью учитывал следующие факторы .

- a) тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости ДПВС или любые условия или ограничения, предусмотренные летным руководством;
- b) состав внешнего летного экипажа, квалификация и опыт его членов;
- c) размеры и характеристики ВПП, вертодромов или мест посадки, которые могут быть выбраны для использования;
- d) соответствие и характеристики возможностей ДПАС по выполнению захода на посадку и автоматической посадки;
- e) оборудование, которым располагает внешний командир воздушного судна для целей навигации 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 значение 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.

4.2.9.3. Агентство «Узавиация» выдает специальные утверждения для выполнения полетов с использованием возможностей автоматической посадки, независимо от преобладающих погодных условий

4.2.9.3.1. Для посадок в условиях ограниченной видимости государство эксплуатанта выдает специальное утверждение на заходы на посадку по приборам в условиях низкой видимости, которые выполняются только тогда, когда предоставляется информация о RVR.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/12
	Производство Полетов		

4.2.9.4. Агентство «Узавиация» выдает специальные разрешения на полеты с использованием возможностей автоматического взлета, независимо от преобладающих погодных условий

4.2.9.4.1. Для взлета в условиях низкой видимости, если конструкция ДПАС позволяет выполнять его в визуальном режиме, государство эксплуатанта выдает специальное утверждение для минимального значения RVR для взлета:

4.2.9.5. Эксплуатационные минимумы для трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам с использованием схем захода на посадку по приборам, когда посадка выполняется визуально, определяются путем установления абсолютной высоты принятия решения (DA) или относительной высоты принятия решения (DH) и минимальной видимости или RVR.

4.2.10. Высота пролета над порогом ВПП при автоматической посадке или трехмерном (3D) заходе на посадку по приборам

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

4.2.11. Учет заправки топливом и маслом

4.2.11.1. 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.

4.2.11.2. Если в двигателе используется масло для целей смазки, эксплуатант ведет учет заправки маслом, который позволяет государству эксплуатанта удостовериться в том, что тенденции расхода масла позволяют ДПВС иметь достаточный запас масла для завершения выполнения каждого полета.

4.2.11.3. Документы учета заправки топливом и маслом сохраняются эксплуатантом в течение трех месяцев после завершения полета.

4.2.12. Внешний Экипаж

4.2.12.1. Внешний Командир воздушного судна. На каждый полет эксплуатант назначает внешнего пилота в качестве внешнего командира воздушного судна.

4.2.12.2. Эксплуатант в любое время назначает только одного внешнего пилота в качестве внешнего командира ДПВС.

4.2.12.3. Эксплуатант может назначить более одного внешнего командира ДПВС во время полета ДПАС.

4.2.12.4. Обязанности внешнего командира воздушного судна должны передаваться другому внешнему пилоту при передаче контроля ПДП.

4.2.12.5. В случае утраты трудоспособности внешним командиром воздушного судна во время полета эксплуатант назначает заменяющего внешнего пилота выполнять функции внешнего командира воздушного судна.

4.2.13. Пассажиры

Зарезервировано для будущего использования.

4.3. Подготовка к полетам

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/13
	Производство Полетов		

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

- a) ДПВС годен к полетам, и на борту ДПВС имеются соответствующие сертификаты и свидетельства (летной годности, регистрации);
- b) приборы и оборудование на борту ДПАС достаточны с учетом ожидаемых условий полета и требований воздушного пространства;
- c) ПДП, используемый (используемые) для выполнения полета, находится (находятся) в рабочем состоянии и совместим (ы) с используемым ДПВС;
- d) ожидается, , что линия (линии) C2 будут доступными на всем протяжении полета и отвечает (отвечают) критериям характеристик;
- e) QoSR линии C2 для каждого этапа полета описываются в полетных документах и эти данные предоставляются внешнему пилоту эксплуатантом;
- f) на ДПВС выдано свидетельство о прохождении технического обслуживания, предусмотренное в п. 8.8;
- g) масса ДПВС и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета.
- h) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен.
- i) эксплуатационные ограничения для ДПВС, содержащиеся в летном руководстве или эквивалентном документе, не будут превышены.
- j) соблюдены Стандарты п. 4.3.3, касающиеся составления рабочего плана полета.
- k) специальное разрешение, требуемое согласно статье 8 Конвенции о международной гражданской авиации, получено в соответствии с положениями добавления 4 Приложения 2.

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

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 внешним 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.

4.3.3.2. В тех случаях, когда произошла смена внешнего командира воздушного судна, приступивший к выполнению обязанностей внешний командир воздушного судна утверждает рабочий план полета до принятия на себя командования на последующие участки полета.

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

4.3.3.4. Утверждение (утверждения) рабочего плана полета регистрируется таким образом, который приемлем для государства эксплуатанта, и сохраняется в течение трех месяцев после завершения полета.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/14
	Производство Полетов		

4.3.3.5. Эксплуатант устанавливает процедуры планирования полета для обеспечения безопасного выполнения полета с учетом аспектов характеристик ДПАС, других эксплуатационных ограничений и относящихся к полету ожидаемых условий на маршруте следования и на аэродромах, включая соответствующие запасные аэродромы.

4.3.3.6. Процедуры планирования полета включаются в руководство по производству полетов.

4.3.3.7. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы внешний пилот получал информацию о факторах, которые могут повлиять на качество линии С2 на каждом участке полета.

4.3.3.8. При составлении рабочего плана полета следует учитывать специфические потребности ДПАС, включая количество внешних пилотов и продолжительность дежурства членов экипажа для длительных полетов. Аспекты будущего наличия ПДП также следует учитывать. Такие требования могут не быть очевидными на время вылета, но могут стать актуальными во время полета на более позднем его этапе.

4.3.3.9. Эксплуатанту следует установить в руководстве по производству полетов процедуры для обеспечения слаженной работы на протяжении всего полета, включая различные участки полета – взлет, набор высоты, полет по маршруту, заход на посадку и посадка, – выполняемые внешними пилотами, отвечающими за каждый этап полета.

4.3.4. Запасные аэродромы

Информация, необходимая для выбора аэродрома в качестве запасного, включает данные о том, что в предполагаемое время использования линия С2, требуемая для выполнения посадки, будет в состоянии эксплуатационной готовности.

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

4.3.4.1.2. Запасной аэродром при взлете располагается на расстоянии и в пределах времени полета от аэродрома вылета, обеспечивающих легкую доступность с учетом расчетных характеристик и расчетной продолжительности полета ДПВС:

4.3.4.1.3. Для аэродрома, выбранного в качестве запасного для аэродрома взлета, имеющаяся информация должна указывать на то, что к расчетному времени использования условия на нем будут соответствовать или превышать применимые эксплуатационные минимумы аэродрома для такого полета.

4.3.4.2. Запасные аэродромы пункта назначения

4.3.4.2.1. При полете, выполняемом по правилам полетов по приборам, выбирается и указывается в рабочем плане полета и в плане полета для ОВД по крайней мере один запасной аэродром пункта назначения, за исключением случаев, когда:

- а) 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 быть выполнены без использования схемы захода на посадку по приборам.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/15
	Производство Полетов		

- 2) для ДПВС на аэродроме пункта назначения к расчетному времени его использования имеются независимые рабочие ВПП, по крайней мере одна из которых 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);
- 1) для каждого полета на изолированный аэродром определяется рубеж возврата;
- 2) полет, выполняемый на изолированный аэродром, продолжается после прохождения рубежа возврата 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.

4.3.4.2.2. Два запасных аэродрома пункта назначения выбираются и указываются в рабочем плане полета и плане полета для ОВД 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.

4.3.4.2.3. Когда указывается запасной вертодром в открытом море, он указывается при следующих условиях:

- a) если точка вылета находится на суше, запасной вертодром в открытом море используется только после рубежа возврата. До рубежа возврата используются запасные вертодромы на суше;
- b) при определении пригодности запасного(ых) вертодрома(ов) учитывается и принимается во внимание механическая надежность критических систем управления и критических компонентов;
- c) до прибытия на запасной вертодром обеспечивается возможность продолжения полета при одном неработающем двигателе;
- d) насколько это возможно, гарантируется доступ в кабину;
- e) метеорологическая информация должна быть надежной и точной.

4.3.4.3. Несмотря на положения пп. 4.3.4.1, и 4.3.4.2, 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 включается, по крайней мере, следующее:

- a) возможности эксплуатанта;
- b) общие технические характеристики ДПАС;
- c) имеющаяся на аэродроме техника, возможности и инфраструктура ;
- d) качество и надежность метеорологической информации;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/16
	Производство Полетов		

- е) выявленные опасности и риски для безопасности полетов, связанные с каждым вариантом использования запасного аэродрома;
- ф) конкретные меры по минимизации последствий.

4.3.5. Метеорологические условия

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

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

4.3.5.2. 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.

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

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

4.3.5.5. Полет, который планируется или ожидается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле, начинается только в том случае, когда ДПВС 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 ДПВС был в состоянии годности к полетам перед выполнением взлета.

4.3.6. Запас топлива

4.3.6.1. ДПВС заправлено достаточным количеством используемого топлива для безопасного завершения планируемого полета и допускающим возможность отклонений от намеченного плана полета.

4.3.6.2. Если топливо планируется генерировать или пополнить во время полета (например, дозаправка в воздухе или зарядка аккумуляторов с помощью солнечной энергии), ДПВС в любой момент времени сохраняет достаточные возможности для безопасной посадки, включая необходимые резервы.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/17
	Производство Полетов		

4.3.6.3. Запас используемого топлива на борту как минимум, сновывается на:

- a) данных о расходе топлива:
 - 1) представленных изготовителем ДПАС; или
 - 2) актуальных данных, если они имеются, о конкретном ДПВС, полученных с помощью системы контроля
- b) эксплуатационных условиях для выполнения запланированного полета, включая:
 - 1) ожидаемую массу ДПВС;
 - 2) извещение для пилотов ;
 - 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.
- c) эффективности и емкости устройств хранения топлива (например, аккумуляторов) для планируемых эксплуатационных условий с учетом соответствующего ухудшения характеристик устройств хранения топлива.

4.3.6.4. Предполетный расчет потребного 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*, которое представляет собой количество топлива, требующегося для обеспечения полета ДПВС 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) Аварийный запас топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств.
- d) запас топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения, которое обеспечивает:
 - 1) в том случае, если выбор запасного аэродрома пункта назначения необходим, то ДПВС 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, ДПВС необходим рассчитанный в соответствии с п. 4.3.6.3

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/18
	Производство Полетов		

- 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, на борту требуется иметь запас топлива, позволяющий ДПВС 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) в том случае, когда намеченным пунктом назначения является изолированный аэродром, то :
- i. для ДПВС, не оборудованных газотурбинными 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 ДПВС 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 ДПВС не оборудованных газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полетов в течение 45 мин со скоростью и на абсолютной высоте, определенными Агентством «Узавиация»; или
 - 2) для ДПВС 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 ДПВС выполнять при необходимости снижение и продолжать полет до запасного аэродрома при отказе двигателя, 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) выполнения дополнительных требований, не указанных выше.
- g) *Дискреционный запас топлива* представляет собой дополнительное количество топлива, взятое на борт по усмотрению внешнего командира воздушного судна.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/19
	Производство Полетов		

4.3.6.5. Эксплуатантам следует определять значение финального резерва топлива для каждого типа ДПВС и его модификации в своем парке, округляя его до легко запоминаемой цифры.

4.3.6.6. 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).

4.3.6.7. 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) Расчеты запаса топлива для выполнения полета.
- b) Возможности эксплуатанта, позволяющие:
 1. определять автоматизированный метод, который включает программу мониторинга за расходом топлива; и/или
 2. применять современные средства использования запасных аэродромов;
- c) применять конкретные меры по минимизации последствий.

4.3.6.8. 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.

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. Внешний 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.

4.3.7.2.1. Внешний командир воздушного судна запрашивает у службы УВД информацию о задержке, когда непредвиденные обстоятельства могут привести к посадке в пункте назначения с меньшим запасом топлива, чем сума финального резерва топлива и топлива, требующегося для выполнения полета до запасного аэродрома пункта назначения или для выполнения полета до изолированного пункта назначения.

4.3.7.2.2. Внешний 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.

4.3.7.2.3. Внешний 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

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/20
	Производство Полетов		

ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется ниже запланированного уровня финального резерва топлива.

4.3.8. Заправка с пассажирами на борту

Зарезервировано для будущего использования.

4.3.9. Запас кислорода

Зарезервировано для будущего использования.

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

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 ДПВС, если таковое указано в документации ДПВС, уменьшенного на величину эксплуатационного запаса безопасности, установленного Агентством «Узавиация».

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. 4.2.9.1.

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.

4.4.2. Метеорологические наблюдения

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

4.4.3. Опасные условия полета

О встреченных опасных условиях полета, кроме тех, которые связаны с метеорологическими 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 внешнего летного экипажа на своих рабочих местах

4.4.4.1. Взлет и посадка. Все члены внешнего летного экипажа, которым положено исполнять свои обязанности во время взлета и посадки, находятся на своих рабочих местах.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/21
	Производство Полетов		

4.4.4.2. Полет по маршруту. Все члены внешнего летного экипажа, которым положено находиться на своих рабочих местах, остаются на своих рабочих местах, за исключением тех периодов, когда им необходимо отлучиться для исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией ДПВС, или для удовлетворения своих естественных потребностей.

4.4.5. Пользование кислородом

Зарезервировано для будущего использования.

4.4.6. Защита кабинного экипажа и пассажиров

Зарезервировано для будущего использования.

4.4.7. Передаваемые во время полета оперативные указания

Оперативные указания, связанные с внесением изменения в представленный или текущий план полета, согласуются, когда это практически возможно, с соответствующим органом ОВД до того, как они будут переданы внешнему пилоту

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 ДПАС, выполняющие полет в соответствии с правилами полетов по приборам, соблюдают схемы полетов по приборам, утвержденные государством, в котором расположен данный аэродром, или государством, которое отвечает за аэродром, если он расположен за пределами территории любого государства.

4.4.9. Эксплуатационные методы снижения шума ДПВС

4.4.9.1. Эксплуатационные методы снижения шума ДПВС должны соответствовать положениям PANS-OPS GM-ANS-025.

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

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

Если в указаниях органа управления воздушным движением не указано иное, то для того, чтобы исключить передачу 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, эксплуатантам следует указать соответствующие процедуры, обеспечивающие скорость набора высоты или снижения 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 заданной абсолютной высоты или эшелона полета, в том случае, когда известно о нахождении другого воздушного судна на соседней абсолютной высоте или соседнем эшелоне полета или о его приближении к ним.

4.4.11. Правила эксплуатации ДПАС с учетом посадочных характеристик

Заход на посадку не продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/22
	Производство Полетов		

аэродрома, если внешний командир воздушного судна не удостоверится, что в соответствии с имеющейся информацией о состоянии поверхности ВПП летно-технические характеристики ДПВС подтверждают, что может быть выполнена безопасная посадка.

4.4.12. Передача управления

4.4.12.1. ПДП, участвующие в передаче управления, находятся под оперативным контролем эксплуатанта.

4.4.12.2. Эксплуатант разрабатывает процедуры передачи управления ДПВС от одного ПДП другому, которые учитывают следующее:

- a) готовность принимающего ПДП;
- b) внешний пилот, начинающий процедуру передачи управления, сохраняет ответственность за ДПВС до тех пор, пока передача управления не завершена, и внешний пилот в принимающем ПДП не подтвердил, что контроль установлен;
- c) принимающий внешний пилот уведомлен или информирован о действующем разрешении УВД и действующей частоте радиосвязи и/или процедуре использования линии передачи данных;
- d) настройка управления принимающего ПДП правильно согласуется с конфигурацией ДПВС;
- e) тип принимающего ПДП указан в сертификате летной годности ДПВС, участвующего в передаче управления;
- f) ДПВС находится в диапазоне линии C2 как передающего, так и принимающего ПДП;
- g) связь между передающим и принимающим ПДП, участвующими в передаче управления, установлена как можно ближе к режиму реального времени;
- h) передающий ПДП может сохранить или восстановить управление ДПВС в случае отказа в передаче управления принимающей ПДП;
- i) уведомление внешнего командира воздушного судна в отношении наличия опасных грузов, включая NOTOC, передано принимающему внешнему командиру воздушного судна;
- j) бортовой журнал передан, а техническая документация ДПВС доступна для принимающего ПДП.

4.4.12.3. В любой момент времени активное управление ДПВС осуществляется только одним ПДП.

ПДП, намеревающийся принять управление ДПВС, может отслеживать деятельность управляющего ПДП для получения ситуационной осведомленности или облегчения связи между внешними пилотами, однако должен передавать команды ДПВС только после передачи управления.

4.4.12.4. Члены внешнего летного экипажа, участвующие в передаче управления, обладают квалификацией в следующих областях:

- a) ПДП, который они используют;
- b) ДПВС, управление которым передается;
- c) участок или этап полета, который они выполняют.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/23
	Производство Полетов		

4.4.12.5. Передача управления в то время, когда ДПВС находится на земле для технического обслуживания или других целей, проводится только в том случае, если:

- a) ДПВС надлежащим образом закреплено во избежание непреднамеренного движения по земле или взлета;
- b) линия C2 утверждена для использования на земле в месте расположения ДПВС и ПДП.

4.4.13. Передача управления между внешними пилотами на одном ПДП

4.4.13.1. Эксплуатант разрабатывает процедуры передачи управления ДПВС между внешними пилотами при замене одного внешнего пилота другим на одном ПДП. Эти процедуры включают указанную ниже минимальную информацию, которая должна предоставляться принимающему управление внешнему пилоту:

- a) нынешнее состояние ДПАС, включая любые неисправности/отказы систем;
- b) местонахождение ДПВС и движение в прилегающем воздушном пространстве;
- c) действующее разрешение УВД, орган УВД и частота радиосвязи и/или разрешение на использование линии передачи данных;
- d) текущие метеорологические условия;
- e) прогноз погоды или метеоусловия в пункте назначения;
- f) запас топлива и других расходуемых материалов ДПВС;
- g) статус и конфигурация линии C2;
- h) изменения или ограничения характеристик предполагаемого полета или ДПВС;
- i) связанные с ОрВД ограничения или перерывы в работе (например, средств связи, навигации, оборудования наблюдения);
- j) уведомление внешнего командира воздушного судна относительно наличия опасных грузов (включая NOTOC), при необходимости.

4.4.13.2. Если при производстве полетов возникнет необходимость передачи ответственности внешним командиром воздушного судна во время полета, эксплуатант устанавливает процедуры передачи, обеспечивающие безопасное продолжение полета.

4.5. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ ДПАС

Примечание. Общие правила эксплуатации, применимые к ДПАС, содержатся в добавлении 4 Приложения 2.

4.5.1. Установка, обеспечение эффективности и прекращение действия линии C2

4.5.1.1. При управлении через посредство линии C2 руление или наземное движение не начинается или прекращается, если функция "качество получаемого обслуживания (QoSE)" не обеспечивает требуемых характеристик, позволяющих внешнему пилоту безопасно управлять ДПВС.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/24
	Производство Полетов		

4.5.1.2. Взлет не начинается или, если это безопасно, прерывается, если функция QoSE не обеспечивает характеристик, требуемых внешнему пилоту для безопасного управления ДПВС.

4.5.1.3. Переключение на другую линию или сеть C2 выполняется в соответствии с процедурами, определенными в руководстве по производству полетов, включающими подтверждение QoSE принимающей линии или сети C2.

4.5.1.4. Внешний пилот восстанавливает состояние потерянной линии C2, если во время полета функция QoSE, по определению внешнего пилота, недостаточна для обеспечения активного управления полетом безопасным и своевременным образом

4.5.2. Полет в пределах прямой видимости

В тех случаях, когда часть полета требует соблюдения процедур полета в пределах прямой видимости (VLOS), в том числе в ночное время, внешний пилот или наблюдатель ДПВС поддерживает прямой беспрепятственный визуальный контакт с ПДП.

4.5.3. Взлет и посадка

При выполнении полетов с площадок, помимо аэродромов, открытых для общего пользования, эксплуатант или внешний пилот учитывают следующие факторы:

- a) наличие защиты лиц и имущества в зоне взлета и посадки и ее состояние;
- b) метеорологические условия во время предполагаемого полета;
- c) расположение и высота всех препятствий, которые могут помешать взлету или посадке;
- d) характеристики и возможности, относящиеся к пролету препятствий, схемам вылета или прибытия (если применимо) и любые полетные ограничения;
- e) связь с соответствующим подразделением ОВД, если требуется;
- f) предоставление обслуживания, обеспечивающего требуемые характеристики линии C2 (время работы, готовность, непрерывность и целостность);
- g) выполнение разрешений и указаний УВД в контролируемом воздушном пространстве или соблюдение достаточного удаления от других воздушных судов в неконтролируемом воздушном пространстве;
- h) наличие наземной инфраструктуры, услуг и оборудования, требуемых для взлета/запуска, посадки/возвращения и руления (если применимо).

4.5.4. Оборудование для запуска и возвращения

4.5.4.1. При необходимости размещение, установка и эксплуатация оборудования для запуска и возвращения проводятся в координации с эксплуатантом аэродрома, чтобы избежать негативных последствий для безопасности полетов.

4.5.4.2. Персонал наземного обслуживания и/или внешний летный экипаж ДПАС размещают, подготавливают, устанавливают и проверяют состояние и эксплуатационную пригодность всего требуемого оборудования для запуска и возвращения, чтобы убедиться в том, что оно:

- a) соответствует инструкциям, предоставленным изготовителем;
- b) расположено в месте, согласованном с эксплуатантом аэродрома, если оно размещено на аэродроме;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/25
	Производство Полетов		

- с) для операций с площадок, помимо открытых для общего пользования аэродромов, размещено таким образом, чтобы обеспечивалась защита людей и имущества.

4.5.4.3. Перед каждым запуском эксплуатант убеждается в том, что требуемое оборудование для запуска и возвращения является исправным и совместимым с используемыми типами ДПВС.

4.5.4.4. Только лица и транспортные средства, разрешенные эксплуатантом, допускаются в зону запуска и возвращения ДПВС.

4.5.5. Аварийные и чрезвычайные ситуации.

Руководство по производству полетов ДПАС содержит порядок действий, по крайней мере, в следующих ситуациях:

- a) потеря линии С2;
- b) потеря основных систем или навигационных данных;
- c) отсутствие требуемых видов обслуживания или оборудования;
- d) незапланированное закрытие воздушного пространства или аэродромов;
- e) аварийная посадка;
- f) потеря трудоспособности экипажа ПДП;
- g) непреднамеренный выброс опасных грузов.

4.5.6. Аварийная посадка, места вынужденной посадки на воду, прекращение полета.

4.5.6.1. При планировании или выборе мест аварийной посадки внешние пилоты в первую очередь заботятся о безопасности лиц на земле, а не о сохранении ДПВС.

4.5.6.2. Во время полета внешние пилоты пересматривают выбранные места аварийной посадки на предмет сведения к минимуму рисков для лиц и имущества на земле с учетом следующих факторов:

- a) рельеф местности и препятствия на земле;
- b) плотность населения и места сбора людей на открытом воздухе;
- c) доступность оборудования для восстановления или борьбы с пожаром;
- d) близость аэродромов;
- e) возможность производства посадки на открытой водной поверхности;
- f) тип и количество опасных грузов на борту.

4.5.6.3. Эксплуатант определяет порядок действий для использования системы прекращения полета, если ДПВС оборудовано такой системой.

4.5.7. Процедуры для линии С2 при чрезвычайных и аварийных обстоятельствах

4.5.7.1. В случае отказа какого-либо компонента линии С2 предпринимаются действия для сведения к минимуму периода времени, в течение которого внешний пилот не осуществляет активное управление полетом ДПВС.

4.5.7.2. Руководство по эксплуатации ДПАС определяет действия, которые должен предпринимать внешний пилот для сведения к минимуму периода времени, в течение которого ДПАС находится в состоянии потери линии С2.

4.5.7.3. Чрезвычайная передача управления выполняется в соответствии с мерами и процедурами обеспечения безопасности, предусматривающими опознавание и разрешение на принятие линии или сети С2.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/26
	Производство Полетов		

4.5.7.4. Передача управления в чрезвычайной обстановке выполняется в соответствии с мерами и процедурами обеспечения безопасности, которые предусматривают опознавание и разрешение на передачу принимающему ПДП управления ДПВС.

4.5.7.5. Внешнему пилоту предоставляются средства или процесс предупреждения о прерывании линии C2 или состоянии потери линии C2.

4.5.8. Потеря линии C2

4.5.8.1. В случае потери линии C2 ДПВС способно следовать заранее запланированному и предсказуемому профилю полета.

4.5.8.2. До начала полета эксплуатант убеждается в том, что в случае потери ДПАС линии C2 ДПВС будет следовать процедурам, содержащимся в Приложении 2 или AIP соответствующего государства.

4.5.8.3. Эксплуатант устанавливает порядок действий экипажа на случай прерывания и потери линии C2.

4.5.8.4. При выполнении полета в воздушном пространстве, в котором требуется наличие приемоответчика ВОРЛ, ДПАС/ДПВС могут установить код 7400 режима А приемоответчика, извещающий о потере линии C2.

4.5.8.5. При выполнении полетов в воздушном пространстве, где требуется наличие на борту оборудования ADS-B, или если оборудование ADS-B является частью функции ДПВС по обнаружению и предотвращению, ДПАС/ДПВС способны выбрать надлежащие функциональные средства для извещения о состоянии потери линии C2.

4.5.8.6. Внешние пилоты уведомляют орган УВД, как только это станет практически возможным, о задействовании процедур потери линии C2 при выполнении любого полета в зоне действия УВД или любого полета, который может затронуть контролируемые полеты.

4.6. ОБЯЗАННОСТИ ВНЕШНЕГО КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

4.6.1. Внешний командир воздушного судна также несет ответственность за управление ДПВС и его безопасность с момента готовности ДПВС 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.

4.6.1.1. Внешний командир воздушного судна выполняет обязанности внешнего командира воздушного судна в течение периода, указанного выше в п. 4.6.1, или во время полетов, предусматривающих использование нескольких внешних командиров воздушного судна, с момента принятия этим лицом обязанностей от предыдущего внешнего командира воздушного судна, до момента, когда эти обязанности будут приняты другим внешним командиром воздушного судна, или, соответственно, до момента полной остановки ДПВС по окончании полета.

4.6.2. Внешний командир воздушного судна принимает меры к тому, чтобы досконально соблюдались системы контрольных карт, предусматриваемые в п. 4.2.6.

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

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/27
	Производство Полетов		

4.6.3.1. В том случае, если внешний командир воздушного судна не может выполнять положения п. 4.6.3, эксплуатант должен уведомить ближайшие соответствующие полномочные органы.

4.6.4. Внешний командир воздушного судна несет ответственность за сообщение эксплуатанту после завершения полета о всех известных или подозреваемых дефектах в ДПАС.

4.6.5. Внешний командир воздушного судна несет ответственность за ведение бортового журнала или составление генеральной декларации, содержащих сведения, перечисленные в п. 11.4.2.

4.7. ОБЯЗАННОСТИ СОТРУДНИКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ/ПОЛЕТНОГО ДИСПЕТЧЕРА

4.7.1. В тех случаях, когда это требуется руководством по производству полетов, 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:

- a) оказывает помощь внешнему командиру воздушного судна в подготовке к полету и обеспечивает соответствующую информацию;
- b) оказывает помощь внешнему командиру воздушного судна в подготовке рабочего плана полета и плана полета для ОВД соответствующему органу ОВД.
- c) с помощью соответствующих средств обеспечивает внешнего командира воздушного судна в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета.
- d) уведомляет соответствующий орган ОВД в том случае, когда определить местоположение ДПВС с помощью средств слежения за воздушными судами не представляется возможным, а попытки установить связь являются безуспешными.

4.7.2. 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 внешнему 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.

4.8. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ С УВЕЛИЧЕННЫМ ВРЕМЕНЕМ УХОДА НА ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ (EDTO)

Зарезервировано для будущего использования.

4.9. РУЧНОЙ БАГАЖ

Зарезервировано для будущего использования.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/28
	Производство Полетов		

4.10. Контроль утомления

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 cabinного экипажей выполняли свои функции в состоянии надлежащего уровня активности. Соответственно, Агентство «Узавиация» устанавливает:

- a) нормативные правила, предписывающие нормы полетного времени, служебного полетного времени и требования в отношении времени отдыха ;
- b) правила, касающиеся системы управления рисками, связанными с утомлением (FRMS), если в целях контроля утомления эксплуатанту разрешается использовать систему FRMS в соответствии с добавлением 7.

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, разработывал:

- a) нормы полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха, соответствующие нормативным правилам контроля утомляемости, установленным Агентством «Узавиация»; или
- b) систему FRMS, отвечающую требованиям 4.10.1 b) в отношении всех видов полетов; или
- c) систему FRMS, отвечающую требованиям п. 4.10.5 в отношении некоторых видов выполняемых полетов и требованиям п. 4.10.2 a) в отношении остальных видов полетов.

4.10.3. Если эксплуатант использует нормативные правила контроля утомления в отношении части или всех выполняемых им полетов, государство эксплуатанта:

- a) требует доказательств того, что установленные ограничения не нарушаются и что требования в отношении времени отдыха соблюдаются;
- b) требует, чтобы эксплуатант ознакомил свой персонал с принципами контроля утомления и его политикой в области контроля утомления;
- c) вводит процесс, позволяющий отклоняться от выполнения нормативных правил управления утомлением, с учетом любых дополнительных рисков, связанных с внезапными непредвиденными эксплуатационными обстоятельствами;
- d) может в исключительных обстоятельствах утверждать отклонение от этих правил на основе оценки риска, представленной эксплуатантом. При любых утвержденных отклонениях обеспечивается эквивалентный или более высокий уровень безопасности полетов по сравнению с уровнем, обеспечиваемым на основе нормативных правил контроля утомления.

4.10.4. В тех случаях, когда эксплуатант внедряет систему FRMS для управления рисками для безопасности полетов, связанными с утомлением, при выполнении части или всех его полетов в соответствии с п. 4.10.2 b) государство.

- a) требует, чтобы эксплуатант установил процессы интеграции функций FRMS с другими функциями в области управления безопасностью полетов;
- b) утверждает в соответствии с документально оформленным процессом систему FRMS, которая обеспечивает уровень безопасности полетов, приемлемый для государства.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	4/29
	Производство Полетов		

4.10.5. В тех случаях, когда эксплуатант внедряет FRMS в целях управления связанными с утомлением рисками для безопасности полетов, этот эксплуатант разрабатывает такую FRMS на основе научных принципов и знаний и как минимум:

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

4.10.6. Агентству «Узавиация» следует требовать, чтобы в тех случаях, когда эксплуатант использует систему FRMS, она была интегрирована с системой СУБП эксплуатанта.

4.10.7. Эксплуатант ведет по всем членам внешнего летного экипажа учет служебного времени и времени отдыха, как они определены государством эксплуатанта.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	5/1
	Эксплуатационные Ограничения Летно-Технических Характеристик ДПВС		

5. ГЛАВА - ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ДПАС

5.1. Общие положения

5.1.1. ДПВС 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 пп. 5.4 и 5.5, ДПВС с одним двигателем эксплуатируется только на таких маршрутах и с таким отклонением от них, которые в случае отказа критического двигателя позволят безопасно совершить вынужденную посадку.

5.1.2.1. Для дистанционно пилотируемых вертолетов, несмотря на положения п. 5.1.2, государство эксплуатанта может на основе оценки рисков допускать отклонение без требования о безопасной вынужденной посадке в нормах летно-технических характеристик, установленных в соответствии с положениями п. 5.1.1. При оценке рисков принимаются во внимание следующие факторы:

- a) тип и обстоятельства полета;
- b) район/местность, над которой выполняется полет, и плотность населения;
- c) вероятность и продолжительность воздействия отказа критического двигателя, и допустимость такого случая;
- d) процедуры и системы мониторинга и поддержания надежности двигателя(ей);
- e) подготовка и эксплуатационные процедуры ослабления последствий отказа критического двигателя;
- f) оборудование дистанционно пилотируемого вертолета.

5.1.2.2. В тех случаях, когда государство эксплуатанта разрешает выполнение полетов дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3 над густонаселенными районами, такие полеты проводятся в соответствии с положениями п. 5.5.

5.1.3. В отношении ДПАС, к которым не применяются положения частей VIII, IX и X Приложения 8 как к составляющим исключение в соответствии со Статьей 41 Конвенции, Агентству «Узавиация» следует принять меры к тому, чтобы уровень летно-технических характеристик, указанный в п. 5.2, обеспечивался настолько, насколько это практически возможно.

5.2. ДПВС, СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ В СООТВЕТСТВИИ С ЧАСТЯМИ VIII И IX ПРИЛОЖЕНИЯ 8

5.2.1. Стандарты, содержащиеся в пп. 5.2.2–5.2.10 включительно, применяются к ДПВС, на которые распространяются положения частей VIII и IX Приложения 8.

5.2.2. Уровень летно-технических характеристик, определяемый соответствующими частями всеобъемлющих и подробных национальных норм, упомянутых в п. 5.1.1 и

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Эксплуатационные Ограничения Летно- Технических Характеристик ДПВС	Глава/Стр.:	5/2

касающихся ДПВС, указанных в п. 5.2.1, являются по крайней мере в основе своей эквивалентным общему уровню, предусмотренному Стандартами настоящей главы.

5.2.3. ДПВС эксплуатируется в соответствии с положениями удостоверения о годности к полетам и в пределах утвержденных эксплуатационных ограничений, содержащихся в летном руководстве данного ДПВС .

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. 5.2.6–5.2.10.

5.2.6. При применении Стандартов, содержащихся в настоящей главе, следует учитывать все факторы, которые в значительной степени влияют на летно-технические характеристики ДПВС, включая, в частности, следующие:

- a) масса ДПВС;
- b) эксплуатационные правила;
- c) барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома;
- d) для дистанционно пилотируемых самолетов уклон ВПП;
- e) температура окружающего воздуха;
- f) ветер;
- g) состояние поверхности ВПП, местонахождение вертодрома или места посадки в ожидаемое время использования, т. е. наличие снега, слякоти, воды и/или льда для посадки сухопутных ДПВС, состояние водной поверхности для морских ДПВС;
- h) спецификации и характеристики линии С2.

5.2.7. Такие факторы, как указанные выше в п. 5.2.6, 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 данное ДПВС.

5.2.8. Ограничения по массе

5.2.8.1. Масса ДПВС в начале взлета не превышает массы, соответствующей положениям п. 5.2.8.4, или массы, соответствующей положениям пп. 5.2.9 и 5.2.10, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по таким причинам, которые предусматриваются положениями п. 5.2.10, а в отношении запасных аэродромов – положениями пп. 5.2.8.3 и 5.2.11.

5.2.8.2. Масса в начале взлета ни в коем случае не превышает максимальную взлетную массу, указанную в летном руководстве для барометрической высоты, соответствующей

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	5/3
	Эксплуатационные Ограничения Летно-Технических Характеристик ДПВС		

превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной взлетной массы.

5.2.8.3. Расчетная масса к расчетному времени приземления в пункте назначения предполагаемой посадки 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 .

5.2.8.4. Масса 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 ДПВС 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.

5.2.9. Этап взлета

5.2.9.1. Дистанционно пилотируемые самолеты. Дистанционно пилотируемый самолет способен в случае отказа критического двигателя или по другим причинам в любой точке взлета 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 дистанционно пилотируемый самолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в п. 5.2.10.1. При определении полной зоны учета препятствий при взлете необходимо принимать во внимание эксплуатационные условия, такие как поперечная составляющая ветра и навигационная точность.

5.2.9.1.1. Для дистанционно пилотируемых самолетов при определении располагаемой длины ВПП принимается во внимание потеря, если таковая происходит, длины ВПП из-за выведения дистанционно пилотируемого самолета на осевую линию перед взлетом

5.2.9.2. *Полеты дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 1.* Дистанционно пилотируемый вертолет способен в случае отказа критического двигателя, выявленного в точке принятия решений при взлете или до этой точки, прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета или, в случае отказа критического двигателя, выявленного в точке принятия решения при взлете или после этой точки, продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории взлета с достаточным запасом высоты до тех пор, пока дистанционно пилотируемый вертолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в п. 5.2.10.3.

5.2.9.3. *Полеты дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 2.* Дистанционно пилотируемый вертолет способен в случае отказа критического двигателя в любое время после достижения характерной точки после взлета (DPATO) продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом высоты до тех пор, пока дистанционно пилотируемый вертолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в п. 5.2.10.3. Отказ критического двигателя до достижения DPATO может привести к вынужденной посадке

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	5/4
	Эксплуатационные Ограничения Летно-Технических Характеристик ДПВС		

дистанционно пилотируемого вертолета; поэтому применяются условия, указанные в п. 5.1.2.

5.2.9.4. *Полеты дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3.* Отказ двигателя в любой точке траектории полета приводит к вынужденной посадке дистанционно пилотируемого вертолета; поэтому применяется условие, указанное в п. 5.1.2.

5.2.10. Этап полета по маршруту

5.2.10.1. *Дистанционно пилотируемые самолеты при одном неработающем двигателе.* В том случае, если дистанционно пилотируемый самолет имеет не менее двух двигателей, дистанционно пилотируемый самолет способен в случае выхода из строя критического двигателя в любой точке на маршруте и запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования Стандарта п. 5.2.11.1, не снижаясь ни в какой точке до высоты меньшей, чем абсолютная высота пролета препятствий.

5.2.10.2. *Дистанционно пилотируемые самолеты с двумя неработающими двигателями.* В том случае, если дистанционно пилотируемый самолет имеет три или более двигателей, при полете 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 полета, предусматриваемого Стандартами настоящей главы, дистанционно пилотируемый самолет в случае выхода из строя любых двух двигателей способен продолжать полет до запасного аэродрома на маршруте и совершить посадку.

5.2.10.3. *Полеты дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2.* Дистанционно пилотируемый вертолет в случае отказа критического двигателя способен в любой точке этапа полета по маршруту продолжать полет до места, в котором могут быть выполнены условия, содержащиеся в п. 5.2.11.2 для вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 1, или условия п. 5.2.11.3 для вертолетов с летнотехническими характеристиками класса 2, не снижаясь ни в какой точке до высоты меньшей, чем минимальная абсолютная высота полета.

5.2.10.4. *Полеты дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3.* Дистанционно пилотируемый вертолет способен со всеми работающими двигателями продолжать полет по заданному маршруту или запланированных на случай отклонения маршрутах, не снижаясь в любой точке ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты полета. Отказ двигателя в любой точке траектории полета приводит к вынужденной посадке дистанционно пилотируемого вертолета; поэтому применяются условия, указанные в п. 5.1.2.

5.2.11. Этап захода на посадку и посадки

5.2.11.1. *Дистанционно пилотируемые самолеты.* Дистанционно пилотируемый 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 полета запасом высоты и с гарантией того, что дистанционно пилотируемый самолет может остановиться или, для морского дистанционно пилотируемого самолета, достичь достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции. При этом учитывается предполагаемое различие в технике пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки, если это не было учтено при установлении летно-технических характеристик.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	5/5
	Эксплуатационные Ограничения Летно-Технических Характеристик ДПВС		

5.2.11.2. Полеты дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 1. В случае отказа критического двигателя, выявленного в любой точке на этапе захода на посадку и посадки, до прохождения точки принятия решения при посадке, дистанционно пилотируемый вертолет способен в пункте назначения и на любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку совершить посадку и остановиться в пределах располагаемой дистанции посадки или выполнить прерванную посадку и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом высоты, эквивалентным указанному в п. 5.2.9.2. В том случае, если отказ произойдет после пролета точки принятия решения при посадке, дистанционно пилотируемый вертолет способен выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой дистанции посадки.

5.2.11.3. Полеты дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 2. В случае отказа критического двигателя до прохождения характерной точки до посадки (DPBL) дистанционно пилотируемый вертолет в пункте назначения и в любых запасных пунктах после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку способен выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой дистанции посадки или выполнить прерванную посадку и пролететь все препятствия вдоль траектории полета на достаточной высоте, эквивалентной указанной в п. 5.2.9.3. После прохождения DPBL отказ двигателя может привести к вынужденной посадке дистанционно пилотируемого вертолета; поэтому применимы условия, указанные в п. 5.1.2.

5.2.11.4. Полеты дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3. Отказ двигателя в любой точке траектории полета приводит к вынужденной посадке дистанционно пилотируемого вертолета; поэтому применимы условия, указанные в п. 5.1.2.

5.3. СВЕДЕНИЯ О ПРЕПЯТСТВИЯХ

5.3.1. Эксплуатант использует имеющиеся сведения о препятствиях для того, чтобы.

- a) для дистанционно пилотируемых самолетов – разработать процедуры соблюдения требований п. 5.2.10.1; или
- b) для дистанционно пилотируемых вертолетов – разработать процедуры выполнения этапов взлета, набора высоты, захода на посадку и посадки, указанные в нормах летно-технических характеристик, установленных государством эксплуатанта.

5.4. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ УТВЕРЖДЕННЫХ ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫХ САМОЛЕТОВ С ОДНИМ ДВИГАТЕЛЕМ НАД ГУСТОНАСЕЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ

5.4.1. При выдаче разрешения на производство полетов ДПВС с одним двигателем над густонаселенными районами государство эксплуатанта убеждается в надлежащей сертификации летной годности дистанционно пилотируемого ДПВС, а также в том, что общий уровень безопасности полетов, предусмотренный Приложениями 6 и 8, обеспечивается;

- a) надежностью двигателя;
- b) порядком технического обслуживания, практикой производства полетов, порядком диспетчерского обслуживания полетов и программой подготовки экипажей;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	5/6
	Эксплуатационные Ограничения Летно-Технических Характеристики ДПВС		

с) оборудованием и другими требованиями, предусмотренными в соответствии с добавлением 3.

5.4.2. Все дистанционно пилотируемые самолеты с одним двигателем, выполняющие полеты над густонаселенными районами, оснащаются системой контроля за изменением параметров работы двигателя.

5.5. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫХ ВЕРТОЛЕТОВ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 3 НАД ГУСТОНАСЕЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ

5.5.1. Полеты дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3 проводятся только в условиях местности, приемлемых для компетентного полномочного органа государства, над территорией которого выполняются полеты.

5.5.2. При выдаче разрешения на производство полетов дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3 над густонаселенными районами государство эксплуатанта убеждается в надлежащей сертификации летной годности дистанционно пилотируемого вертолета, а также в том, что общий уровень безопасности полетов, предусмотренный положениями Приложений 6 и 8, обеспечивается:

- а) надежностью двигателей;
- б) порядком технического обслуживания эксплуатанта, практикой производства полетов эксплуатанта и программой подготовки экипажей эксплуатанта;
- с) оборудованием и другими требованиями, предусмотренными в соответствии с добавлением 3.

5.5.3. Эксплуатанты дистанционно пилотируемых вертолетов с летно-техническими характеристиками класса 3, выполняющих полеты над густонаселенными районами, используют программу контроля за изменением параметров работы двигателя и рекомендуемые изготовителем вертолета инструменты, системы и процедуры текущего технического обслуживания для контроля работы двигателей.

5.5.4. Для сведения к минимуму вероятность механических отказов дистанционно пилотируемые вертолеты с летно-техническими характеристиками класса 3 при выполнении полетов над густонаселенными районами используют системы контроля вибрационного состояния привода хвостового винта.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/1

6. ГЛАВА - БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

6.1. Общие положения

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

6.1.2. 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 ДПВС нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации.

6.1.3. Эксплуатант обеспечивает обслуживающий персонал и внешний 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.

6.1.4. ДПАС, эксплуатируемые на основе соглашения, предусмотренного статьей 83 bis

Зарезервировано для будущего использования.

6.2. ВСЕ ДПАС: ВСЕ ПОЛЕТЫ

ДПАС оснащается системами и приборами, которые позволяют внешнему летному экипажу контролировать траекторию полета ДПВС, выполнять любые требуемые правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного ДПВС, в ожидаемых условиях эксплуатации.

6.3. ЛИНИЯ C2

Линия C2 соответствует требованиям, определенным в томе VI Приложения 10.

6.4. ПУНКТ ДИСТАНЦИОННОГО ПИЛОТИРОВАНИЯ

6.4.1. Общие положения

6.4.1.1. ПДП оснащается соответствующими системами управления и индикаторами, которые позволяют внешнему пилоту (пилотам) отслеживать и контролировать предполагаемую операцию ДПВС на земле и в воздухе.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	6/2
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

6.4.1.2. ПДП позволяет внешнему пилоту (пилотам) выполнять любые требуемые маневры и действовать в чрезвычайных ситуациях, соблюдая при этом эксплуатационные ограничения в ожидаемых условиях эксплуатации.

6.4.1.3. ПДП предоставляет внешнему пилоту (пилотам) средства связи с ОВД и, при необходимости, другими пользователями воздушного пространства.

6.4.1.4. ПДП оборудуется таким образом, чтобы своевременным и доступным образом предоставлять внешнему пилоту всю соответствующую информацию, аварийные оповещения и предупреждения в отношении выполняемого полета.

6.4.2. Условия работы ПДП

6.4.2.1. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы ПДП размещался в условиях, которые:

- a) позволяют внешнему пилоту (пилотам) сосредоточиться на выполнении своих задач;
- b) сводят к минимуму отвлекающие моменты.

6.4.2.2. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы условия работы для внешнего летного экипажа принимали во внимание принципы человеческого фактора.

6.4.2.3. Индикатор(ы) устанавливаются таким образом, чтобы позволить внешнему пилоту(ам) легко видеть отображаемую информацию со своего рабочего места.

6.4.2.4. В распоряжении внешнего летного экипажа должны быть средства определения и отображения времени в часах, минутах и секундах.

6.4.3. Руководства, карты и информация

6.4.3.1. Внешний пилот имеет в своем распоряжении в ПДП следующие руководства, карты и информацию:

- a) руководство по производству полетов, предписываемое в п. 4.2.4, или его части, которые относятся к производству полетов;
- b) летное руководство для ДПАС или другие документы, содержащие информацию о летно-технических характеристиках, которая требуется для применения положений главы 5, и любая другая информация, необходимая для эксплуатации ДПАС в соответствии с удостоверением о годности к полетам, если эти данные отсутствуют в руководстве по производству полетов;
- c) 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.
- d) предписанный в Приложении 2 порядок действий командира перехватываемого воздушного судна;
- e) визуальные сигналы для использования перехватывающим и перехватываемым воздушными судами, если они имеют отношение к используемому ДПВС, которые указаны в Приложении 2;
- f) соответствующие свидетельства для каждого члена внешнего летного экипажа;
- g) контрольные карты, упоминаемые в п. 4.2.7;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	6/3
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

h) любые информация и процедуры, определенные как имеющие отношение к оценке уровня безопасности полетов, выполняемой эксплуатантом, включая порядок действий в аварийной и чрезвычайной ситуациях.

6.4.3.2. В каждом ПДП имеется летное руководство для каждого типа ДПВС, которое может управляться или предполагается к управлению из данного ПДП.

6.4.4. План мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств

6.4.4.1. Эксплуатант предоставляет членам внешнего летного экипажа возможность контакта и согласования с соответствующим органом ОВД в случае эвакуации ПДП.

6.4.4.2. Члены внешнего летного экипажа устанавливают контакт и согласовывают с соответствующим органом ОВД вопросы эвакуации ПДП.

6.4.4.3. Эксплуатант разрабатывает, публикует и осуществляет планы действий на случай непредвиденных обстоятельств, предусматривающий альтернативные места расположения ПДП в случае непригодности к работе назначенных средств ПДП.

6.4.4.4. Планы действий в непредвиденных обстоятельствах включают, по крайней мере, следующее:

- a) положения об альтернативных средствах и обслуживании;
- b) договоренности между заинтересованными сторонами, заключенные до события, требующего чрезвычайных действий, включающие способ и время опубликования таких договоренностей;
- c) сведения об альтернативных ПДП, их инфраструктуре и внешних пилотах.

6.4.4.5. Такие планы следует разрабатывать в консультации с соответствующими заинтересованными сторонами.

Примечание. Эксплуатант может рассмотреть возможность усиления мер на случай непредвиденной ситуации, если пункт ПДП размещается в географическом районе, подверженном неблагоприятным природным явлениям (например, землетрясениям или наводнениям), предусматривающих возможность оборудования альтернативного ПДП в короткие сроки на долгосрочной основе в случае полного разрушения оригинального пункта ПДП.

6.5. СИСТЕМЫ САМОПИСЦЕВ ДПАС

Примечание 1. Системы самописцев ДПАС записывают данные любой системы на борту ДПВС и в ПДП (например, видеозаписи с борта ДПВС, аудиосообщения и сообщения по линии C2).

Примечание 2. Документы Европейской организации по оборудованию для гражданской авиации (EUROCAE) EUROCAE ED-112A "Минимальные стандарты эксплуатационных характеристик (MOPS) для бортовых самописцев" и EUROCAE ED-155 "Минимальные стандарты эксплуатационных характеристик (MOPS) для легких бортовых систем самописцев" могут содержать информацию, которая поможет при проектировании систем самописцев, используемых на ДПАС.

6.5.1. Применение

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	6/4
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

6.5.1.1. Для всех ДПАС с максимальной сертифицированной взлетной массой (МСТОМ) более 2250 кг, в отношении которых заявка на получение сертификата летной годности была впервые представлена [дата принятия части IV Приложения 6 + 3 года], бортовая система самописцев ДПВС регистрирует данные, связанные с функциями ДПВС, как они определены в разделе 3 добавления 8.

6.5.1.2. Для всех ДПВС с МСТОМ 2250 кг или менее данные, связанные с функциями ДПВС, как они определены в добавлении 8, должны регистрироваться на борту ДПВС.

6.5.1.3. Все ПДП, контролирующие полеты ДПВС в соответствии с положениями части IV Приложения 6, которые изготовлены [дата принятия части IV Приложения 6 + 3 года] или после этой даты, оснащаются системой RPS-RS.

6.5.2. Продолжительность

6.5.2.1. Все системы RPA-RS способны сохранять информацию, записанную с момента, когда ДПВС готово начать движение с целью выполнения полета, до того момента, когда оно останавливается в конце полета и основная система тяги выключена, или за последние 25 часов, в зависимости от того, какой период времени более продолжительный.

6.5.2.2. Система RPS-RS начинает постоянную регистрацию с момента начала проверок ПДП перед подключением к конкретному ДПВС либо до полета, либо в полете, до завершения подключения конкретного ДПВС либо в полете, либо после полета, и завершения послеполетных проверок в ПДП.

6.5.2.3. В том случае, если полет конкретного ДПВС последовательно контролирует несколько ПДП, каждый ПДП регистрирует данные за период, указанный в п. 6.5.2.2.

6.5.3. Конструкция и установка

Все системы RPS-RS конструируются, располагаются и устанавливаются таким образом, чтобы обеспечивать максимальную практически осуществимую защиту записей в целях сохранения, восстановления и анализа зарегистрированных данных. Системы самописцев отвечают предписанным техническим требованиям к ударостойкости и противопожарной защите.

6.5.4. Сохранение данных

6.5.4.1. В случае авиационного происшествия или инцидента во время полета данные, зарегистрированные системами RPA-RS, когда требуется согласно п. 6.5.1.1, и RPS-RS, сохраняются для целей расследования.

6.5.4.2. Ударостойкость систем RPA-RS. Все сертифицированные ДПВС, выполняющие международные полеты, оснащаются защищенными системами RPA-RS с соблюдением отраслевых требований к ударостойкости и противопожарной защите бортовых самописцев. Параметры ударостойкости и противопожарной защиты основываются на анализе потенциальных повреждений зарегистрированных данных.

6.5.4.3. Защита систем RPS-RS. Системы RPS-RS обеспечивают безопасное сохранение зарегистрированных данных с учетом условий окружающей среды, безопасности и чрезвычайных обстоятельств, которые могут повлиять на целостность ПДП. В тех случаях, когда ПДП размещается на транспортном средстве, корабле или другом воздушном судне, система RPS-RS включает средства обеспечения ударостойкости и противопожарной защиты.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	6/5
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

6.5.4.4. Системы RPA-RS выключаются, если это возможно, после завершения полета, если имело место или предполагается авиационное происшествие или инцидент, и не включаются вновь до тех пор, пока не будет выполнена процедура выдачи записей, как это предусмотрено в Приложении 13.

6.5.4.5. Системы RPS-RS отключаются, если это возможно, по завершении операции ПДП, если имело место или предполагается авиационное происшествие или инцидент, и не включаются вновь до выполнения процедуры выдачи записей, предусмотренной в Приложении 13.

6.5.5. Восстановление данных систем самописцев ДПАС

6.5.5.1. ДПВС, соответствующий применимым Стандартам, изложенным в главе 2 и п. 6.5.1 настоящей части, оснащаются средствами, утвержденными государством эксплуатанта, для своевременного восстановления и предоставления данных систем самописцев ДПАС (RPAS-RS).

6.5.5.2. При утверждении средств для своевременного представления данных RPAS-RS государство эксплуатанта принимает во внимание следующее:

- a) возможности эксплуатанта;
- b) общие возможности ДПАС, сертифицированные государством разработчика;
- c) надежность средств восстановления соответствующих каналов речевого самописца RPS-RS;
- d) конкретные предупредительные меры.

6.5.6. Сохранение эксплуатационной пригодности

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

6.5.7. Системы самописцев ПДП

6.5.7.1. Общие положения.

6.5.7.1.1. Все ДПАС, которые должны соответствовать эксплуатационным требованиям настоящей главы (определены в главе 2), а также изложенным в п. 6.5.3 Стандартам, касающимся применения, записывают речевые сообщения и уровень шумового фона в ПДП.

6.5.7.1.2. Все ПДП, которые должны соответствовать эксплуатационным требованиям настоящей части (определены в главе 2), а также изложенным в п. 6.5.3 Стандартам, касающимся применения, записывают информацию, отображаемую на электронных индикаторах членам внешнего летного экипажа, а также манипуляции переключателей и селекторов членами внешнего летного экипажа, которые определены в добавлении 8.

6.5.7.1.2.1. Обеспечивается возможность корреляции записей регистрации взаимодействия "внешний летный экипаж – машина" с записями шумовой обстановки в ПДП.

6.5.7.1.3. Все ПДП записывают на RPS-RS данные, относящиеся к функциям, которые определены в разделе 5 добавления 8.

6.5.7.2. *Документация RPS-RS.*

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/6

6.5.7.2.1. Эксплуатант сохраняет документацию, необходимую для преобразования записанных полетных данных в параметры полета, выраженные в единицах измерения. Такая документация предоставляется по запросу полномочным органам по расследованию авиационных происшествий.

6.5.7.2.2. Документация, требуемая для преобразования записанных данных в формат, используемый группой по расследованию авиационных происшествий, должна предоставляться в электронном формате.

6.5.7.2.3. Эксплуатант сохраняет записи каждого ПДП, который контролирует ДПВС во время каждого полета.

6.5.7.3. Защита данных

Данные защищаются таким образом, чтобы воспрепятствовать считыванию данных без использования специальных инструментов или методов. Шифрование данных RPA-RS или RPS-RS не применяется, поскольку это может отразиться на восстановлении данных в случае повреждения памяти или устройства.

6.5.8. Самописцы линии передачи данных

Все ПДП, которые используют любые приложения для линии передачи данных, указанные в добавлении 8, и которые должны быть оснащены RPS-RS, записывают сообщения, передаваемые по линии передачи данных.

6.6. ВСЕ ДПАС: ПОЛЕТЫ НАД ВОДНОЙ ПОВЕРХНОСТЬЮ

6.6.1. Морские ДПВС

6.6.1.1. Все морские ДПВС при выполнении любых полетов оснащаются оборудованием, подающим звуковые сигналы, предписанные международными правилами предупреждения столкновений в море, там, где это применимо.

6.6.1.2. Морское ДПВС должно иметь следующее оснащение:

- a) якорь, если не планируется пришвартовать морское ДПВС к стационарному причалу;
- b) морской якорь (бук), когда это необходимо для маневрирования.

6.6.2. ДПВС, конфигурация которых не позволяет выполнять полеты над водной поверхностью

Зарезервировано для будущего использования.

6.6.3. Все ДПВС, выполняющие длительные полеты над водной поверхностью

Зарезервировано для будущего использования.

6.7. ВСЕ ДПВС, ПЕРЕВОЗЯЩИЕ ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ ИЛИ ПАССАЖИРОВ НАД ОБОЗНАЧЕННЫМИ РАЙОНАМИ ЗЕМЛИ

Зарезервировано для будущего использования.

6.8. ВСЕ ДПВС, ВЫПОЛНЯЮЩИЕ ВЫСОТНЫЕ ПОЛЕТЫ

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	6/7
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

С ЖИВЫМИ ЖИВОТНЫМИ ИЛИ ПАССАЖИРАМИ НА БОРТУ

Зарезервировано для будущего использования.

6.9. ВСЕ ДПВС: ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

Все ДПВС 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.

6.10. Все ДПАС, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам

6.10.1. Все ДПАС, когда они выполняют полеты по правилам полетов по приборам, оснащаются средствами получения, как минимум, следующей информации.:

- a) магнитный курс ;
- b) барометрическая высота. ;
- c) воздушная скорость. .
- d) пространственное положение ДПВС. ;
- e) температура наружного воздуха. ;
- f) скорость набора высоты и снижения. ;
- g) выход из строя системы указания абсолютной высоты, воздушной скорости или пространственного положения.

6.10.2. При выполнении полетов в соответствии с правилами полетов по приборам информация, изложенная в п. 6.10.1, отображается в ПДП внешнему пилоту(ам).

6.10.3. ДПАС оснащаются такими дополнительными приборами и оборудованием, какие могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

6.11. АВАРИЙНЫЙ ИСТОЧНИК ПИТАНИЯ ПДП

6.11.1. ПДП оборудуется аварийным источником питания, независимым от основной системы электроснабжения, который способен предоставлять питание в течение периода времени, достаточного для предпринятия действий на случай непредвиденных обстоятельств или передачи управления ДПВС альтернативному ПДП.

6.11.2. Источник аварийного питания автоматически включается после полного отказа основной системы электроснабжения, и на приборной доске четко указывается, что ПДП работает от аварийного источника питания.

6.11.3. При работе от аварийного источника питания ПДП предоставляет внешнему пилоту по крайней мере основную информацию о полете, требуемую для безопасного возвращения.

6.12. ВСЕ ДПВС: НОЧНЫЕ ПОЛЕТЫ

Все ДПВС, выполняющие ночные полеты, оснащаются:

- a) всеми видами оборудования, перечисленными в п. 6.10;
- b) огнями, требуемыми Приложением 2 для воздушных судов, находящихся в полете или на рабочей площадке аэродрома.
- c) двумя посадочными фарами.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	6/8
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

6.13. ГЕРМЕТИЗИРОВАННЫЕ ДПВС, ПЕРЕВОЗЯЩИЕ ЖИВОТНЫХ ИЛИ ПАССАЖИРОВ: МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ РАДИОЛОКАТОР

Зарезервировано для будущего использования

6.14. ВСЕ ДПВС, ВЫПОЛНЯЮЩИЕ ПОЛЕТЫ НА ВЫСОТАХ БОЛЕЕ 15 000 М (49 000 ФУТ): УКАЗАТЕЛЬ УРОВНЯ РАДИАЦИИ

Зарезервировано для будущего использования

6.15. УКАЗАТЕЛЬ ЧИСЛА МАХА

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

6.16. СИСТЕМА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ (GPWS).

6.16.1. Применение

6.16.1.1. За исключением случаев, когда конструкция ДПВС уже предусматривает возможность в полной мере учитывать риск столкновения с землей, все ДПВС, выполняющие полеты по ПВП, оборудуются системой GPWS, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

6.16.1.2. В том случае, если ДПВС оборудовано GPWS, эксплуатант внедряет процедуры управления базами данных, обеспечивающие своевременную рассылку и обновление текущих данных о рельефе местности и препятствиях, используемых системой GPWS.

6.16.1.3. Система GPWS обеспечивает автоматическую передачу своевременных и четких предупреждений внешнему летному экипажу ДПВС о потенциально опасной близости земной поверхности.

6.16.1.4. Если не оговорено иное, система GPWS передает предупреждение в следующих обстоятельствах:

- a) чрезмерная скорость снижения;
- b) чрезмерная скорость сближения с земной поверхностью;
- c) чрезмерная потеря высоты после взлета или ухода на второй круг;
- d) 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;
- e) чрезмерное снижение ниже глиссады захода на посадку по приборам.

6.17. ДПВС, ПЕРЕВОЗЯЩИЕ ПАССАЖИРОВ: МЕСТА ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

Зарезервировано для будущего использования

6.18. АВАРИЙНЫЙ ПРИВОДНОЙ ПЕРЕДАТЧИК (ELT)

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	6/9
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

Только ДПВС, конфигурация которых позволяет перевозить лиц на борту, оснащаются ELT.

6.19. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ДПВС, ТЕРпяЩЕГО БЕДСТВИЕ

Примечание. Действующие SARPS по ДПАС не рассматривают ДПВС с пассажирами на борту. Поэтому не разработаны положения о поиске и спасании ДПАС.

6.20. ФУНКЦИЯ ОБНАРУЖЕНИЯ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ

Примечание. Содержащиеся в настоящем разделе эксплуатационные требования в отношении находящихся вблизи воздушных судов соответствуют требованиям Приложения 2 об избежании столкновений, в том числе в отношении близости и преимущественного права движения.

6.20.1. Эксплуатационные требования DAA

6.20.1.1. Агентство «Узавиация» принимает меры к тому, чтобы эксплуатант установил и документально оформил эксплуатационные ограничения, процедуры и требования к обучению в отношении оборудования DAA.

6.20.1.2. Любая ДПАС, выполняющая полет в соответствии с ППП, имеет функцию DAA, позволяющую внешнему пилоту избежать находящихся поблизости воздушных судов и других опасностей.

6.20.1.3. Бортовое оборудование предупреждения столкновений работает в соответствии с положениями частей 1 и 2 тома IV Приложения 10.

6.20.1.4. DAA предоставляет внешнему пилоту возможность проявлять осторожность в целях обнаружения и предотвращения потенциального столкновения с другими воздушными судами.

6.20.1.5. DAA предоставляет внешнему пилоту возможность обеспечивать предпринятие соответствующих действий в обстоятельствах, когда функция DAA обнаруживает другие опасности, независимо от того, какая система или системы обнаруживают их.

6.20.1.6. Внешний пилот имеет возможность вмешаться в управление автоматизированным маневрированием для избежания опасности, за исключением случаев прерывания работы линии C2.

6.20.1.7. Органы управления, индикаторы и средства предупреждения ДПАС позволяют внешнему пилоту определять, когда требуются действия по прекращению автоматического маневра для предотвращения опасности.

6.20.2. Автоматизированные средства предупреждения столкновения.

6.20.2.1. ДПВС оборудуются автоматизированной системой для выполнения надлежащих маневров избежания столкновения, за исключением случаев, когда обязанности внешнего пилота по предупреждению столкновения могут быть выполнены другим образом.

6.20.2.2. Несмотря на положения п. 6.20.2.1, Агентство «Узавиация» может дать разрешение на полеты ДПАС без автоматизированных средств предупреждения столкновений, основываясь на результатах специальной оценки риска для безопасности полетов, проведенной эксплуатантом, которая продемонстрировала возможность обеспечения эквивалентного уровня безопасности полетов. При специальной оценке рисков для безопасности полетов учитываются по крайней мере следующие факторы:

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	6/10

- a) целостность и характеристики линии С2;
- b) различия между несколькими линиями С2, если они предусмотрены;
- c) надежность других систем, которые требуются для обеспечения внешнему пилоту возможности осуществлять управление траекторией полета ДПВС.

6.21. ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРИЕМООТВЕТЧИКОВ, ПЕРЕДАЮЩИХ ДАННЫЕ О БАРОМЕТРИЧЕСКОЙ ВЫСОТЕ

6.21.1. Все ДПВС оборудуются приемоответчиком режима S, работающим согласно требованиям соответствующих положений тома IV Приложения 10.

6.21.2. Все ДПВС оборудуются источником данных, который предоставляет информацию о барометрической высоте с точностью 7,62 м (25 фут) или более высокой точностью.

6.21.3. Приемоответчику режима S предоставляются данные о состоянии ДПВС "в воздухе/на земле".

6.22. МИКРОФОНЫ

Все члены внешнего летного экипажа, которым необходимо находиться в ПДП, держат связь с помощью микрофонов, допускающих пользование со свободными руками, в ситуациях, когда их не должна отвлекать общая обстановка в ПДП, а также в любое время: .

- a) на этапах вылета и прибытия;
- b) в периоды, когда требуется внимательный мониторинг полета.

6.23. ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫЕ САМОЛЕТЫ: СИСТЕМА ЗАБЛАГОВРЕМЕННОГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ О СДВИГЕ ВЕТРА

6.23.1. Все ДПВС следует оборудовать системой заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

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

6.24. ДОКУМЕНТАЦИЯ, ИМЕЮЩАЯСЯ У ЭКСПЛУАТАНТА

6.24.1. Общие положения

Следующие документы, руководства и специальная информация для эксплуатанта имеются в подлиннике в месте нахождения оперативного руководства эксплуатанта или в другом месте, установленном государством эксплуатанта:

- a) Сертификта эксплуатанта;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	6/11
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

- b) эксплуатационные спецификации, относящиеся к моделям ДПВС и ПДП, связанным с сертификатом эксплуатанта;
- c) специальные разрешения, полученные от государств, не являющихся государством эксплуатанта, как это требуется в добавлении 4 Приложения 2;
- d) свидетельство о регистрации каждого ДПВС;
- e) удостоверение о годности к полетам каждого ДПВС;
- f) разрешение на бортовую радиостанцию, если применимо;
- g) свидетельство(а) о сертификации по шуму, если применимо;
- h) документы любых дополнительных компонентов ДПАС, если применимо;
- i) летное руководство(а) каждой модели ДПВС;
- j) руководство по производству полетов;
- k) руководство по контролю технического обслуживания (МСМ);
- l) договор(ы) и соглашение(я) об уровне обслуживания с третьими сторонами, предоставляющими обслуживание, связанное с безопасностью полетов, если применимо;
- m) свидетельство(а) о страховании ответственности перед третьими сторонами, если требуется;
- n) план мероприятий на случай аварийной обстановки (ERP), включающий действия в связи с такими рисками для ПДП, как землетрясения, наводнения, инциденты в области авиационной безопасности и т. д.;
- o) любые другие документы, требуемые государством эксплуатанта.

6.25. ДОКУМЕНТЫ, ИМЕЮЩИЕСЯ НА БОРТУ ДПВС

6.25.1. Заверенная подлинная копия сертификата эксплуатанта, оговоренного в п. 4.2.1 главы 4, и копия эксплуатационных спецификаций, относящихся к ДПВС, выданных в связи с сертификатом, который имеется на борту ДПВС и в ПДП. В тех случаях, когда сертификат эксплуатанта и относящиеся к нему эксплуатационные спецификации выдаются Агентством «Узавиация» на другом языке, помимо английского, прилагается перевод на английский язык.

6.25.2. Кроме того, на борту каждого ДПВС и в ПДП имеются следующие документы, легкодоступные для ознакомления уполномоченными сотрудниками инспекции. Если эти документы выданы на языке, помимо английского, прилагается перевод на английский язык:

- a) свидетельство регистрации ДПВС;
- b) сертификат летной годности ДПВС;
- c) соответствующие свидетельства каждого члена внешнего летного экипажа;
- d) разрешение на бортовую радиостанцию ДПВС;
- e) свидетельство о сертификации по шуму, если применимо;
- f) бортовой журнал ДПВС;
- g) журнал технического обслуживания ДПВС;
- h) если перевозится груз, манифест и подробная грузовая декларация.

6.25.3. Формат и доступ (например, бумажный или электронный) к документам, указанным в пп. 6.25.1 и 6.25.2, приемлемы для всех государств, участвующих в операции.

6.26. Документация в ПДП

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	6/12
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

6.26.1. В ПДП имеются, по крайней мере, следующие документы, руководства и информация:

- a) соответствующие свидетельства для каждого члена внешнего летного экипажа, участвующего в операции, в период выполнения ими служебных обязанностей;
- b) летное руководство или его разновидность, включая перечень отклонений от конфигурации (CDL);
- c) руководство по производству полетов или его соответствующая разновидность, включая минимальный перечень оборудования (MEL);
- d) соответствующие контрольные карты;
- e) эксплуатационные спецификации, относящиеся к моделям ДПВС и ПДП;
- f) бортовой журнал ДПВС;
- g) журнал технического состояния ДПВС;
- h) журнал технического состояния ПДП;
- i) подробная информация о представленных и текущих планах полета ОВД и рабочих планах полета, если применимо;
- j) последние соответствующие аэронавигационные карты по маршруту полета и для всех маршрутов возможного отклонения, включая карты вылета, прибытия и захода на посадку для всех соответствующих аэродромов/вертодромов, или средства электронного доступа к таким картам;
- k) информация относительно поисково-спасательных служб для района намеченного полета;
- l) NOTAM и информационная документация службы аэронавигационной информации (AIS) или средства электронного доступа к ним;
- m) метеорологическая информация;
- n) требуемый запас топлива, загруженное топливо и соответствующие записи;
- o) если ДПВС перевозит груз, грузовой манифест и подробная грузовая декларация.
- p) если ДПВС перевозит опасные грузы, уведомление об опасных грузах;
- q) документы о массе и балансировке;
- r) любая другая документация, которая может иметь отношение к полету или может потребоваться государству(ам), участвующим в операции.

6.26.2. Формат и доступ (например, электронный) к документам, перечисленным выше, приемлемы для государства эксплуатанта и государства, в котором расположен ПДП.

6.26.3. Документы, руководства и информация, сохраняемые в ПДП, предоставляются по запросу Агентства «Узавиация», проводящему инспекцию ПДП или ДПВС, наиболее эффективным возможным способом.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	7/1
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

7. ГЛАВА – СВЯЗНОЕ, НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ ДПАС

7.1. СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

7.1.1. Для намеченной операции ДПАС оснащается связным оборудованием, доступным внешнему пилоту, 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.

7.1.2. Радиооборудование ДПАС обеспечивает связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц .

7.1.3. При выполнении полетов, при которых связное оборудование должно соответствовать спецификации RCP для осуществления связи, основанной на характеристиках (PBC), ДПАС 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 ДПАС соответствовать спецификации RCP, указанных в летном руководстве или другой документации на ДПАС , утверждённой государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
- c) имеет информацию о возможностях ДПАС соответствовать спецификации RCP, включенных в MEL.

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 согласно задачам планируемой деятельности;
- d) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RCP.

Примечание. Агентство «Узавиация» может потребовать использования альтернативных средств связи с УВД, если сообщения УВД передаются через ДПВС, для того чтобы смягчить последствия отказа функции ретрансляции через ДПВС

7.1.5. Агентство «Узавиация» обеспечивает применительно к ДПАС , указанным в п. 7.1.3, наличие надлежащих положений, касающихся:

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	7/2
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

- a) получения донесений об отмеченных характеристиках связи от программ контроля, установленных в соответствии с п. 3.3.5.2 главы 3 AR-ANS-001;
- 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. ДПАС оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

- a) в соответствии с рабочим планом полета ;
- b) в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения,

7.2.2. При полетах, где установлена соответствующая навигационная спецификация для RBN, ДПАС в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 7.2.1:

- a) оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной(ыми) навигационной(ыми) спецификацией(ями);
- b) имеет информацию о возможностях ДПВС соответствовать навигационным спецификациям, указанных в летном руководстве или другой документации на ДПВС, утвержденной государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
- c) имеет информацию о возможностях ДПВС соответствовать навигационным спецификациям, включенных в MEL.

7.2.3. При полетах, для которых установлена навигационная спецификация для RBN, 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 членов внешнего 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.

7.2.4. Агентство «Узавиация» специально утверждает полеты на основе санкционированных требуемых (AR) навигационных спецификаций RBN.

- a) обеспечивает внешнему 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

7.2.5. Для выполнения полетов в определенных частях воздушного пространства, где на основании регионального аэронавигационного соглашения между FL 290 и 410

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	7/3
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

включительно применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут):

- а) ДПАС оснащается оборудованием, которое может обеспечить:
- 1) индикацию в кабине внешнему летному экипажу эшелона полета, на котором выполняется полет;
 - 2) выдерживание в автоматическом режиме выбранного эшелона полета;
 - 3) предупреждение членов внешнего летного 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;
- б) Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение на выполнение полетов в условиях RVSM;

7.2.6. До выдачи специального утверждения RVSM, требуемого в соответствии с п. 7.2.6. б), Агентство «Узавиация» убеждается в том, что:

- а) возможности ДПАС осуществлять вертикальную навигацию удовлетворяют требованиям, указанным в добавлении 4;
- б) эксплуатант ввел соответствующие процедуры, связанные с практикой и программами сохранения летной годности (техническое обслуживание и ремонт);
- в) эксплуатант ввел для внешних летных экипажей соответствующие процедуры выполнения полетов в воздушном пространстве RVSM.

7.2.7. Агентство «Узавиация», при необходимости в консультации с государством регистрации, если Агентство «Узавиация» не является государством регистрации, обеспечивает в отношении ДПАС, указанных в п. 7.2.4, наличие надлежащих положений, касающихся:

- а) получения от контрольных агентств, созданных в соответствии с п. 3.3.4.1 AR-ANS-001, отчетов о характеристиках выдерживания относительной высоты, и
- б) 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.

7.2.8. Агентство «Узавиация», выдав специальное утверждение RVSM эксплуатанту, требует от эксплуатанта гарантию того что характеристики выдерживания относительной высоты не менее двух ДПВС каждой типовой группы воздушных судов эксплуатанта контролируются как минимум один раз в два года или с интервалом 1000 ч налета на ДПВС, в зависимости от того, какой период больше. Если типовая группа воздушных судов эксплуатанта включает один ДПВС, контроль за этим ДПВС осуществляется в установленный период.

7.2.9. Все государства, ответственные за воздушное пространство, в котором применяется RVSM, или выдавшее специальное утверждение RVSM владельцам/эксплуатантам своего государства, устанавливают положения и процедуры,

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	7/4
	Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

обеспечивающие предпринятие соответствующих действий в отношении ДПАС и владельцев/эксплуатантов, выполняющих полеты в воздушном пространстве RVSM без действующего специального утверждения RVSM.

7.2.10. ДПАС в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием, которое в случае отказа одного из элементов оборудования на любом этапе полета позволит ДПАС продолжать полет согласно п. 7.2.1 и, в соответствующих случаях, пп. 7.2.2, 7.2.5 и 7.2.6

7.2.11. На каждом аэродроме, на котором эксплуатант ДПАС планирует выполнить заход на посадку и посадку по приборам, включая любой назначенный запасной аэродром, ДПАС оснащается навигационным оборудованием, которое:

- a) обеспечивает достаточные характеристики и функциональные возможности, позволяющие выполнить посадку ДПВС; или
- b) позволяют внешнему пилоту произвести посадку VLOS или с помощью косвенного наблюдения с использованием надлежащим образом сертифицированной системы или методики визуального наблюдения.

7.2.12. Для случаев, когда ДПВС выполняет руление, ДПАС имеет навигационные возможности, обеспечивающие достаточные характеристики и функциональные возможности для наведения ДПВС в назначенную точку рабочей площади.

7.3. ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ

7.3.1. ДПАС 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), ДПАС в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 7.3.1:

- a) оснащается оборудованием наблюдения, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной(ыми) спецификацией(ями) RSP;
- b) имеет информацию о возможностях ДПАС соответствовать спецификации RSP, указанных в летном руководстве или другой документации на ДПАС, утвержденной государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
- c) имеет информацию о возможностях ДПАС соответствовать спецификации RSP, включенных в MEL.

7.3.3. При полетах, на которых установлена спецификация RSP для PBS, государство эксплуатанта 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 RSP;
- c) программу подготовки соответствующего персонала сообразно задачам планируемой деятельности;
- d) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RSP.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Бортовые Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.:	7/5

7.3.4. Агентство «Узавиация» обеспечивает применительно к ДПАС, указанным в п. 7.3.2, наличие надлежащих положений, касающихся:

- a) получения донесений об отмеченных характеристиках наблюдения от программ контроля, установленных в соответствии с п. 3.3.5.2 главы 3 AR-ANS-001;
- b) 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

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.

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

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	8/1
	Техническое Обслуживание		

8. ГЛАВА - ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ДПВС

Примечание 1. Используемое в настоящей главе понятие " ДПВС " 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».

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) каждое ДПВС поддерживалось в пригодном для выполнения полетов состоянии ;
- b) эксплуатационное и аварийное оборудование, необходимое для планируемого полета, являлось исправным;
- c) удостоверение о годности к полетам каждого ДПВС, который они эксплуатируют, было действительным.
- d) каждый ПДП соответствовал утвержденной конструкции и поддерживался в состоянии, пригодном для безопасного выполнения полетов ДПАС.

8.1.2. Эксплуатант не эксплуатирует ДПАС , если техническое обслуживание ДПАС, включая любые связанные с ней двигатель, воздушный винт и агрегаты, не выполнено:

- a) организацией, утвержденной в соответствии с требованиями главы 6 части II Приложения 8, и либо утвержденной государством регистрации ДПВС, или утвержденной другим Договаривающимся государством и приемлемым для государства регистрации; 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 ДПАС в соответствии с программой технического обслуживания.

8.1.5. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы персонал технического обслуживания прошел начальную подготовку и переподготовку в объеме, приемлемом для государства эксплуатанта, которая включает вопросы применения принципов человеческого фактора.

8.2. РУКОВОДСТВО ЭКСПЛУАТАНТА ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

8.2.1. Эксплуатант обеспечивает наличие приемлемого для Агентства «Узавиация» руководства по регулированию технического обслуживания ДПВС и ПДП, которое используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и отвечает требованиям п.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	8/2
	Техническое Обслуживание		

11.2. При разработке этого руководства соблюдаются принципы, связанные с человеческим фактором.

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 государством регистрации программы (программ) технического обслуживания, которые используются в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и содержит информацию, предусмотренную в п. 11.3 для ДПВС, ПДП, любой наземной инфраструктуры и наземного оборудования, непосредственно контролируемых эксплуатантом. При разработке и применении эксплуатантом программы технического обслуживания учитываются аспекты человеческого фактора.

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 ПОДДЕРЖАНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

8.4.1. Эксплуатант обеспечивает хранение в течение периодов, указанных в п. 8.4.2, следующих регистрируемых данных:

- a) общего времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) ДПАС и всех агрегатов с ограниченным сроком службы;
- b) текущих сведений о соответствии всей обязательной информации о сохранении летной годности;
- c) соответствующих подробных данных о модификациях и ремонтах;
- d) времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) после последнего капитального ремонта ДПВС или компонентов ДПАС с соблюдением обязательного межремонтного срока службы;
- e) текущих сведений о соблюдении программы технического обслуживания ДПАС;
- f) подробных данных о техническом обслуживании, которые свидетельствуют о выполнении всех требований при подписании свидетельства о техническом обслуживании.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	8/3
	Техническое Обслуживание		

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 ф), хранятся минимум 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.

8.4.4. Для каждого ДПВС и каждого ПДП зарегистрированные данные, хранимые и передаваемые в соответствии с п. 8.4, ведутся в таком виде и формате, которые обеспечивают на постоянной основе их удобочитаемость, защищенность и целостность.

8.5. ИНФОРМАЦИЯ О ПОДДЕРЖАНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

8.5.1. Эксплуатант ДПАС, сертифицированный в соответствии с Приложением 8, обобщает и оценивает опыт технического обслуживания и эксплуатации с точки зрения поддержания летной годности и предоставляет информацию, предписанную государством регистрации, с помощью системы, указанной в пп. 4.2.3.1 ф) и 4.2.5 главы 4 части II Приложения 8.

8.5.2. Эксплуатант ДПАС сертифицированный в соответствии с Приложением 8, 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.

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 главы 6 "Утверждение организации по техническому обслуживанию" части II Приложения 8.

8.8. СВИДЕТЕЛЬСТВО О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ

8.8.1. Если техническое обслуживание выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, свидетельство о техническом обслуживании выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию в соответствии с требованиями.

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

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	8/4
	Техническое Обслуживание		

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.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	9/1
	Внешний летный Экипаж		

9. ГЛАВА – ВНЕШНИЙ ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ

9.1. СОСТАВ ВНЕШНЕГО ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

9.1.1. Внешний летный экипаж по численности и составу отвечает требованиям, которые не ниже требований, указанных в руководстве по производству полетов. В том случае, когда этого требует тип используемых ДПВС и ПДП, вид выполняемого полета и продолжительность полета между двумя пунктами, в которых происходит смена внешнего летного экипажа, внешний летный экипаж включает членов внешнего летного экипажа в дополнение к минимальному числу, установленному в летном руководстве или других документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам.

9.1.2. Эксплуатант устанавливает процедуры дежурств членов внешнего летного экипажа, особенно для полетов большой протяженности.

9.1.3. Бортрадист

В любое время при выполнении полета ДПАС в состав внешнего летного экипажа входит по крайней мере одно лицо, имеющее действительное свидетельство, которое выдано или признано действительным государством регистрации и которое дает право на эксплуатацию подлежащего использованию связного оборудования.

9.2. ОБЯЗАННОСТИ ЧЛЕНОВ ВНЕШНЕГО ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

9.2.1. Эксплуатант определяет распределение функций и задач членов внешнего летного экипажа при выполнении полета ДПАС.

9.2.2. Эксплуатант в зависимости от типа ПДП определяет необходимые функции всех членов внешнего летного экипажа, которые они должны выполнять в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации ПДП.

9.2.3. В программе подготовки, организуемой эксплуатантом, предусматривается периодическое обучение этим функциям, включенное в руководство эксплуатанта по обучению, и обучение использованию всего установленного аварийно-спасательного оборудования, а также проводятся тренировки по аварийной эвакуации ПДП, когда это требуется.

9.3. ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ЧЛЕНОВ ВНЕШНЕГО ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

9.3.1. Эксплуатант составляет и выполняет программу наземной и летной подготовки, которая утверждается Агентством «Узавиация» и гарантирует надлежащую подготовку всех членов внешнего 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 в области ДПАС, как это предусматривается Агентством «Узавиация»;
- b) состоит из наземной и летной подготовки на типе(ах) ДПАС, на котором(ых) работают члены внешнего летного экипажа;
- c) включает отработку взаимодействия членов внешнего летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и нештатной ситуации

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	9/2
	Внешний летный Экипаж		

или режима, вызванных неисправностями двигателя, планера или систем;

- d) включает действия в случае неисправности ПДП, в том числе при пожаре, стихийных бедствиях, таких как землетрясение, или в других нештатных ситуациях ;
- e) предусматривает подготовку по вопросам причин сложного пространственного положения и средств его предотвращения;
- f) включает подготовку в целях овладения знаниями и навыками, касающимися схем полетов в предполагаемом районе производства полетов, характеристик работоспособности человека, включая контроль факторов угрозы и ошибок, и перевозки опасных грузов;
- g) обеспечивает проведение обучения всех членов внешнего летного экипажа с таким расчетом, чтобы все члены внешнего летного экипажа знали функции, за выполнение которых они несут ответственность, и связь этих функций с функциями других членов внешнего летного экипажа, в особенности применительно к нештатным или аварийным ситуациям;
- h) повторяется через определенные периоды, устанавливаемые государством эксплуатанта, и предусматривает проведение оценки компетентности;
- i) определяет программу периодической подготовки в области оптимизации работы экипажа в кабине (CRM) для членов внешнего летного экипажа;
- j) для ДПАС, оснащенной возможностями DAA, обеспечивает, чтобы каждый член внешнего летного экипажа прошел надлежащую подготовку и мог квалифицированно использовать такое оборудование.

9.3.2. Требование относительно повторной летной подготовки на конкретном типе ДПВС или ПДП считается выполненным, если:

- a) использовались, в той степени, в которой это представляется целесообразным Агентству «Узавиация», тренажерные устройства имитации полета, утвержденные Агентством «Узавиация» для данной цели; или
- b) проводилась через определенное время проверка уровня подготовки, предусмотренная в п. 9.4.6, на данном типе ДПАС .

9.4. КВАЛИФИКАЦИЯ

9.4.1. Эксплуатант назначает внешнего пилота для выполнения функций внешнего командира воздушного судна только в том случае, если он:

- a) имеет минимальный уровень подготовки, опыт и действующие квалификационные отметки, как это предусмотрено в руководстве по производству полетов;
- b) в случае производства полетов с многочленным экипажем, прошел курс руководства экипажем, предусмотренный для соответствующих условий полета.

9.4.2. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы каждый член внешнего летного экипажа:

- a) имел действующее свидетельство, выданное или признанное действительным государством эксплуатанта;
- b) имел соответствующие квалификационные отметки;
- c) мог квалифицированно выполнять порученные обязанности.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	9/3
	Внешний летный Экипаж		

9.4.3. Если внешний командир воздушного судна или внешний второй пилот работают на ДПАС различных модификаций или разных ДПАС с аналогичными характеристиками эксплуатационных процедур, систем и управления, государство эксплуатанта принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в п. 9.4.2 а) требования в отношении вариантов ДПВС и ПДП.

9.4.4. Предшествующий опыт работы

9.4.4.1. Эксплуатант не поручает внешнему пилоту выполнять обязанности внешнего командира воздушного судна при взлете и посадке, если этот внешний пилот каждый из них в течение 90 предшествующих дней не выполнил по крайней мере три взлета и посадки на ДПВС и ПДП или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

9.4.4.2. Эксплуатант не поручает внешнему пилоту осуществлять управление полетом ДПАС при выполнении взлета и посадки, если этот внешний пилот не выполнил по крайней мере три взлета и посадки в течение 90 предшествующих дней при том же сочетании ДПВС и ПДП или на тренажерном устройстве имитации полета, утвержденном для этой цели.

9.4.4.3. Эксплуатант не назначает внешнего пилота выполнять обязанности внешнего командира воздушного судна или внешнего второго пилота на любом участке полета, если этот внешний пилот в течение предшествующих 90 дней не выполнил по крайней мере три взлета и посадки при том же сочетании ДПВС и ПДП или на тренажерном устройстве имитации полета, утвержденном для этой цели.

9.4.5. Предоставление внешнему командиру воздушного судна права использовать конкретные районы, маршруты и аэродромы

9.4.5.1. Эксплуатант не назначает внешнего 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 внешний пилот не будет удовлетворять требованиям, содержащимся в пп. 9.4.5.2 и 9.4.5.3.

9.4.5.2. Каждый такой внешний пилот дает возможность эксплуатанту убедиться в том, что он в достаточной мере знает:

- a) намеченный маршрут и намеченные для посадки аэродромы, в том числе:
 - 1) рельеф местности 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;
- b) 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.

9.4.5.3. Внешний Командир корабля практически выполнил заход на по маршруту в присутствии внешнего пилота, который подготовлен на данном аэродроме, в качестве

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	9/4
	Внешний летный Экипаж		

члена внешнего летного экипажа или внешнего пилота-наблюдателя в ПДПза исключением случаев, когда:

- a) 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;
- b) снижение с высоты начального этапа захода на посадку может быть выполнено днем в визуальных метеорологических условиях; или
- c) эксплуатант устанавливает с помощью графических средств изображения земной поверхности, что квалификация внешнего командира воздушного судна дает ему право произвести посадку на соответствующем аэродроме; или
- d) данный аэродром расположен рядом с аэродромом, на который внешний командир воздушного судна в настоящее время имеет право производить посадку.

9.4.5.4. Эксплуатант ведет учет уровня квалификации внешнего пилота, а также учет того, каким образом этот уровень квалификации был достигнут. Этот учет ведется в той мере, в какой это удовлетворяет Агентство «Узавиация».

9.4.5.5. Эксплуатант не назначает внешнего пилота командиром воздушного судна на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом и утвержденного Агентством «Узавиация», если в течение предшествующих 12 мес этот внешний пилот не выполнил по крайней мере одного полета в качестве внешнего пилота или , инспектирующего пилота, или наблюдателя ПДП :

- 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.

9.4.5.6. В том случае, когда в течение более чем 12 мес внешний командир воздушного судна не совершил ни одного полета по рядом проходящему маршруту или над аналогичной местностью в таком установленном районе, на маршруте или аэродроме и не отрабатывал такие схемы на тренажере, адекватном для этой цели, перед назначением его вновь внешним командиром воздушного судна для выполнения полетов в этом районе или на этом маршруте, этот пилот должен быть переаттестован в соответствии с пп. 9.4.5.2 и 9.4.5.3.

9.4.6. Квалификационные проверки внешних пилотов

9.4.6.1. Эксплуатант обеспечивает проведение таких проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют практическую подготовленность внешних пилотов выполнять полеты при каждой комбинации ДПВС и ПДП.

9.4.6.2. В тех случаях, когда полет может выполняться по ППП, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения внешнего пилота выполнять такие правила либо назначенному им внешнему пилоту-инструктору, либо представителю государства эксплуатанта.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	9/5
	Внешний летный Экипаж		

9.4.6.3. Проверки, предусмотренные в пп. 9.4.6.1 и 9.4.6.2, проводятся дважды в течение любого периода продолжительностью в один год. Любые две такие проверки, которые аналогичны по характеру и проводятся в течение четырех месяцев подряд, не могут полностью удовлетворить это требование.

9.4.6.4. Если эксплуатант планирует график полетов внешнего летного экипажа на нескольких комбинациях ДПВС и ПДП или различных комбинациях ДПВС и ПДП с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур системы управления, то государство эксплуатанта принимает решение в отношении того, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в п. 9.4.6.1 требования в отношении вариантов ДПВС и ПДП.

9.5. СНАРЯЖЕНИЕ ЧЛЕНОВ ВНЕШНЕГО ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

Член внешнего летного экипажа, пользующийся правами, предоставленными свидетельством, которое выдано с условием ношения соответствующих корректирующих линз, имеет запасной комплект корректирующих линз, который хранится в легкодоступном месте.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	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 Приложения 1.

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 Приложения 1, 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. 4.2.1.4.
- 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.
- c) не продемонстрировал эксплуатанту знание:
 - 1) содержания руководства по производству полетов, описанного в добавлении 2;
 - 2) используемого бортового радиооборудования ДПАС;
 - 3) используемого бортового навигационного оборудования ДПАС;
- 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 ДПАС;
 - 3) особенностей и ограничений каждой навигационной системы, которая используется эксплуатантом;
 - 4) инструкций по загрузке ДПАС ;
- e) не продемонстрировал эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Сотрудник По Обеспечению Полетов Полетный Диспетчер	Глава/Стр.:	10/2

f) 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.

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. 4.2.11;

документ для учета эксплуатационных параметров ДПВС – см. п. 8.4;

документ для учета полетного времени пилотов – см. п. 4.10.7;

документация о подготовке к полету – см. п. 4.3;

рабочий план полета – см. пп. 4.3.3.1;

документ для учета уровня квалификации внешнего командира воздушного судна применительно к определенным маршрутам и аэродромам – см. п. 9.4.5.4.

11.1. ЛЕТНОЕ РУКОВОДСТВО

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. 8.1.3;
- 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 пп. 4.2.3.1 f) и 4.2.5 главы 4 части II Приложения 8;
- 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 поддержании летной годности ;

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Руководства, Бортовые Журналы И Учетные Документы	Глава/Стр.:	11/2

- 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;
- j) описание типов и моделей ДПВС и ПДП, на которые распространяется руководство ;
- k) описание процедур обеспечения регистрации и устранения неисправностей, влияющих на летную годность;
- l) описание процедур информирования государства регистрации о значительных событиях при эксплуатации.

11.3. ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

11.3.1. Программа технического обслуживания каждого ДПВС, каждого ПДП и любой наземной инфраструктуры связи, предусмотренная в п. 8.3, содержит следующую информацию:

- a) работы по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения с учетом предполагаемого использования ДПАС ;
- b) когда это применимо, программу сохранения целостности конструкции;
- c) процедуры изменения предписаний, упомянутых в подпунктах a) и b) выше, или отклонения от них; и
- d) когда это применимо, описание процедур контроля состояния и программы поддержания надежности ДПАС и её агрегатов.

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 для каждого ДПВС, в который заносятся данные о воздушном судне, его экипаже в конце служебного периода каждого внешнего командира воздушного судна.

11.4.2. Бортовой журнал должен содержать следующие разделы:

- a) национальная принадлежность и регистрация ДПВС;
- b) запись каждого ПДП, используемого в течение полета;
- c) продолжительность использования каждого ПДП и время передачи управления между ПДП;
- d) дата;
- e) фамилии и служебные обязанности членов внешнего летного экипажа и других членов внешнего экипаж;
- f) пункты и время вылета и прибытия;
- g) часы полета;

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Руководства, Бортовые Журналы И Учетные Документы	Глава/Стр.:	11/3

- h) характер и тип полета;
- i) инциденты, наблюдения в отношении ДПАС, если таковые имеются;
- j) подпись(и) внешнего(их) командира(ов) воздушного судна.

11.4.3. Следует требовать подписи в каждом случае смены внешнего командира воздушного судна, которая может иметь место во время полетов большой протяженности, когда ДПВС находится в воздухе.

11.4.4. Заполненный бортовой журнал необходимо сохранять для обеспечения непрерывности регистрации выполнения полетов в течение последних шести месяцев.

11.5. УЧЕТНЫЕ ЗАПИСИ ЭКСПЛУАТАНТА

11.5.1. Эксплуатант вводит систему учетных записей, позволяющую обеспечить надлежащее хранение и надежную систему поиска всех видов деятельности, охватывающую по крайней мере все элементы, относящиеся к операциям ДПАС, как они определены в руководстве по производству полетов, и процессов управления системой, определенных в настоящей главе.

11.5.2. Формат учетных записей определен в процедурах эксплуатанта.

11.5.3. Учетные записи хранятся таким образом, чтобы обеспечивалась защита от повреждения, изменения и изъятия на период, устанавливаемый государством эксплуатанта.

11.6. УЧЕТ БОРТОВОГО АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Зарезервировано для будущего использования.

11.7. ЗАПИСИ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ

11.7.1. Эксплуатант обеспечивает, насколько это возможно, в случае авиационного происшествия или инцидента с участием ДПАС, сохранение всех относящихся к ним записи RPA-RS и RPS-RS, а также, если необходимо, соответствующих самописцев и их хранение в безопасном месте до их передачи, как определяется в Приложении 13.

11.7.2. Если используется поставщик обслуживания ПДП по договору, эксплуатант обеспечивает в случае авиационного происшествия или инцидента с ДПАС сохранение всех относящихся к данному полету записей RPS-RS и, если необходимо, соответствующих самописцев, а также их хранение в безопасном месте до их передачи, как определяется в Приложении 13.

	Эксплуатация Воздушных Судов – Самолеты	Код №	AR-OPS-001
	Руководства, Бортовые Журналы И Учетные Документы	Глава/Стр.:	11/4

12. ГЛАВА - ЧЛЕНЫ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

Зарезервировано для будущего использования.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Безопасность Грузового Отсека	Глава/Стр.:	15/1

13. ГЛАВА - БЕЗОПАСНОСТЬ*

13.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

13.1.1. Агентство «Узавиация» устанавливает структуру, обязанности, процессы и процедуры для содействия и формирования культуры постоянного совершенствования и повышения уровня авиационной безопасности для операций ДПАС.

13.1.2. Агентство «Узавиация» принимает меры к разработке и внедрению относящихся к ДПАС программ обучения и системы сертификации, обеспечивающих надлежащую квалификацию инструкторов ДПАС по соответствующим дисциплинам согласно национальной программе обеспечения безопасности гражданской авиации.

13.2. ОПЕРАЦИИ НА АЭРОДРОМЕ

Агентство «Узавиация» требует, чтобы аэродромы, обслуживающие операции ДПАС, включали в свои письменные программы обеспечения безопасности аэропорта меры, относящиеся к операциям ДПАС и необходимые для соблюдения требований соответствующей национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации.

13.3. ЭКСПЛУАТАНТЫ ДПАС

Агентство «Узавиация» принимает меры к тому, чтобы эксплуатанты ДПАС разработали, внедрили и обновляли письменную программу обеспечения безопасности и соответствующую программу подготовки для эксплуатантов ДПАС, отвечающие требованиям национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации этого государства.

13.4. ДОНЕСЕНИЕ ОБ АКТАХ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

13.4.1. После совершения акта незаконного вмешательства внешний командир воздушного судна немедленно направляет донесение о таком акте назначенному местному полномочному органу.

13.4.2. Агентство «Узавиация», имеющее отношение к акту незаконного вмешательства с ДПАС, как можно скорее после завершения такого акта представляет в ИКАО всю соответствующую информацию в отношении аспектов обеспечения безопасности от актов незаконного вмешательства.

13.5. ВНУТРЕННИЕ ПОЛЕТЫ ДПАС

Международные стандарты и Рекомендуемую практику, изложенные в настоящей главе, всем Договаривающимся государствам следует также применять в отношении внутренних коммерческих полетов ДПАС.

14. ГЛАВА - ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

14.1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВ

Примечание 1. Материалы эксплуатанта (СОМАТ), отвечающие классификационным критериям Технических инструкций по опасным грузам, считаются грузом и должны перевозиться в соответствии с п. 2.2.2 части I или п.2.2.3 части 1 Технических инструкций (например, запчасти к воздушному судну, литий-ионные аккумуляторы, литий-металлические аккумуляторы, химические источники кислорода, масла, командно-топливные агрегаты, огнетушители, смазочные материалы, чистящие средства).

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	15/2
Безопасность Грузового Отсека			

14.2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Перевозка опасных грузов в качестве груза на борту ДПВС разрешается только в том случае, если государство эксплуатанта выдало специальное утверждение.

14.3. 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.

14.4. 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) разрабатывал учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям Приложения 18, главы 4 части 1 Технических инструкций, а также требованиям нормативных положений государств, в зависимости от ситуации. Подробное описание учебных программ по опасным грузам включается в руководство эксплуатанта по производству полетов;
- b) определял политику и процедуры в области опасных грузов в своем руководстве по производству полетов в целях удовлетворения, как минимум, требований Приложения 18, Технических инструкций и нормативных положений государств, с тем чтобы позволить персоналу эксплуатанта:
 - 1) определить и отказать в принятии незаявленных или неверно заявленных опасных грузов, включая СОМАТ, классифицированных как опасные грузы;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	15/3
	Безопасность Грузового Отсека		

- 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 внешнему командиру воздушного судна точную и удобочитаемую информацию в письменном или печатном виде, касающуюся опасных грузов, которые надлежит перевозить в качестве груза.
- 6) уведомлять аварийные службы на месте инцидента или авиационного происшествия об информации, предоставленной внешнему пилоту в NOTOC.

Примечание. Статья 35 Конвенции о международной гражданской авиации содержит ссылку на определенные ограничения в отношении грузов.

14.5. 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.

14.6. ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ ДПАС

Требования, изложенные в данной главе, должны применяться также и при осуществлении внутренних коммерческих авиатранспортных перевозок ДПАС.

15. ГЛАВА 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 ДПВС).

15.1. ПЕРЕВОЗКА ИЗДЕЛИЙ В ГРУЗОВОМ ОТСЕКЕ

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	15/4
	Безопасность Грузового Отсека		

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 ДПВС 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.

15.2. ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

15.2.1. В летном руководстве ДПАС или другой вспомогательной документации по эксплуатации ДПАС 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.

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 ДПВС, связанными с противопожарной системой грузового отсека, до тех пор, пока ДПВС не совершит безопасную посадку.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-1/1
	Бортовые Огни ДПВС		

Добавление - 1. БОРТОВЫЕ ОГНИ ДПВС

(Примечание. См. п. 6.12 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 ДПВС.

На ходу. ДПВС, 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. ДПВС, находящийся на поверхности воды, считается "находящимся в движении", если он на ходу и имеет скорость движения относительно воды.

Продольная ось ДПВС. Ось, проходящая через центр тяжести ДПВС, параллельно направлению полета с обычной крейсерской скоростью.

Углы действия огней.

- a) Угол действия А образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, составляющими соответственно угол 70о вправо и угол 70о влево, если смотреть назад вдоль продольной оси, с вертикальной плоскостью, проходящей через продольную ось.
- b) Угол действия F образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, составляющими соответственно угол 110о вправо и угол 110о влево, если смотреть вперед вдоль продольной оси, с вертикальной плоскостью, проходящей через продольную ось.
- c) Угол действия L образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, одна из которых параллельна продольной оси ДПВС, а другая находится под углом 110о влево от первой, если смотреть вперед вдоль продольной оси.
- d) Угол действия R образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, одна из которых параллельна продольной оси ДПВС, а другая находится под углом 110о вправо от первой, если смотреть вперед вдоль продольной оси.

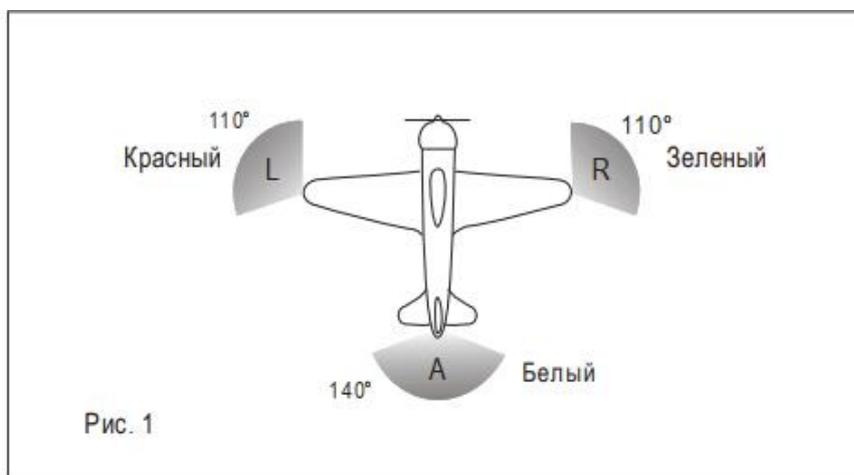
Управляемый. ДПВС, находящийся на поверхности воды, считается "управляемым" в тех случаях, когда он может выполнять маневры в соответствии с Международными правилами для предупреждения столкновения судов на море с целью обхода других судов.

2. НАВИГАЦИОННЫЕ ОГНИ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ВОЗДУХЕ

На рис. 1 показаны используемые незатененные навигационные огни:

- a) красный огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости с углом действия L;
- b) зеленый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости с углом действия R;
- c) белый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости в заданном направлении с углом действия А

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-1/2
	Бортовые Огни ДПВС		



3. ОГНИ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ НА ВОДЕ

3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Международные правила для предупреждения столкновения судов на море предусматривают использование различных огней для каждой из нижеуказанных ситуаций:

- a) в состоянии "на ходу";
- b) буксируя другое судно или воздушное судно ;
- c) будучи буксируемым;
- d) будучи неуправляемым и не в движении;
- e) находясь в движении, но будучи неуправляемым;
- f) находясь на якоре;
- g) находясь на мели.

Ниже описаны огни, требуемые для ДПВС в каждом случае.

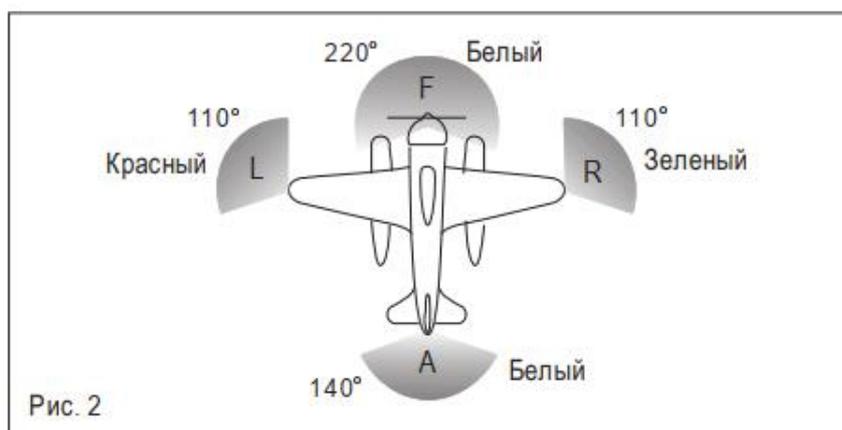
3.2 В состоянии "на ходу"

На рис. 2 показаны следующие незатененные огни постоянного свечения:

- a) красный огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия L;
- b) зеленый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия R;
- c) белый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия A;
- d) 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 ДПВС длиной 20 м или более, или он должен быть видимым на расстоянии 5,6 км (3 м. мили), если он установлен на ДПВС длиной менее 20 м.

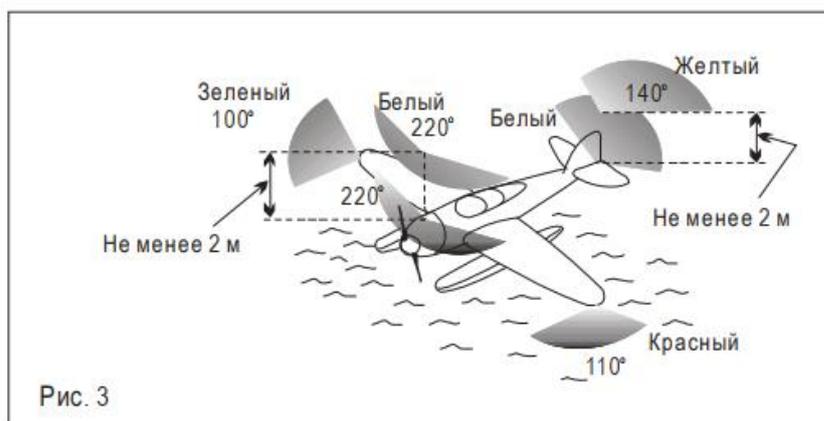
	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-1/3
	Бортовые Огни ДПВС		



3.3 Буксируя другое судно или ДПВС

На рис. 3 показаны следующие незатененные огни постоянного свечения:

- a) огни, указанные выше в п. 3.2;
- b) второй огонь с характеристиками, аналогичными характеристикам огня, указанного в п. 3.2 d), и находящийся не менее 2 м выше или ниже этого огня;
- c) желтый огонь, другие характеристики которого аналогичны характеристикам огня, указанного в п. 3.2 c), и находящийся не менее 2 м выше этого огня.



3.4 Будучи буксируемым

Описанные в п. 3.2 a), b) и c) огни являются незатененными огнями постоянного свечения.

3.5 Будучи неуправляемым и не в движении

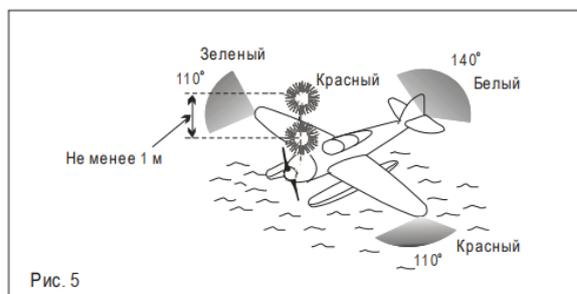
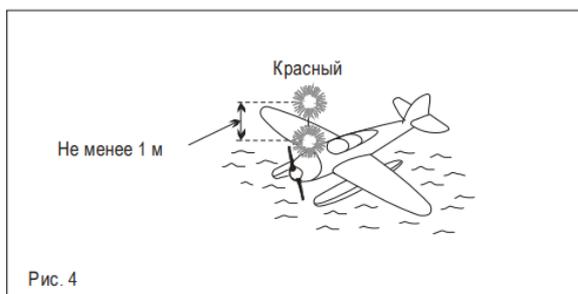
Показанные на рис. 4 два красных огня постоянного свечения устанавливаются в наилучшем для обзора месте и располагаются один над другим на расстоянии не менее 1 м таким образом, чтобы их было видно со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 3,7 км (2 м. мили).

3.6 Находясь в движении, но будучи неуправляемым

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-1/4
	Бортовые Огни ДПВС		

На рис. 5 показаны огни, описанные в п. 3.5 и в пп. 3.2 а), б) и с).

Примечание. Указанные в пп. 3.5 и 3.6 огни должны восприниматься другими воздушными судами как сигналы о том, что имеющий их ДПВС неуправляем и поэтому не может уступить путь. Они не относятся к сигналам ДПВС, терпящих бедствие и нуждающихся в помощи.



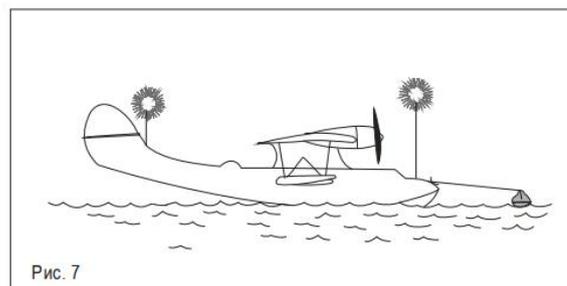
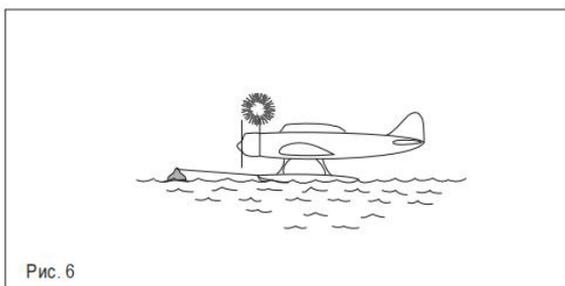
3.7 Находясь на якоре

Если длина ДПВС 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).

Если длина ДПВС 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).

Если размах крыла ДПВС 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).

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Бортовые Огни ДПВС	Код №	AR-OPS-001
		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.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Структура и содержание руководства по производству полетов	Глава/Стр.:	ДБ-2/1

Добавление - 2. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ

(См. п. 4.2.4.1 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 ДПАС, имеет следующую структуру:

- a) общие положения;
- b) информация по эксплуатации ДПАС;
- c) районы, маршруты и аэродромы;
- d) подготовка.

2. СОДЕРЖАНИЕ

В руководство по производству полетов, указанное в п. 1, включаются по крайней мере :

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) политику, касающуюся нормирования полетного времени, служебного полетного времени и служебного времени и требований в отношении времени отдыха членов внешнего экипажа в соответствии с п. 4.10.2 а) главы 4;
- b) где это применимо, политику и документацию, касающуюся 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 Организация и процедуры наземного обслуживания.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-2/2
	Структура и содержание руководства по производству полетов		

2.1.9 Предписанный в ПКМ-80 (Об утверждении Положения о Единой авиационной поисково-спасательной службе Республики Узбекистан) порядок действий внешних командиров воздушных судов, ставших свидетелями происшествия.

2.1.10 Состав внешнего летного экипажа для каждого типа выполняемого полета, в том числе порядок преемственности командования.

2.1.11 Точные инструкции по расчету количества топлива и масла, которое необходимо иметь в баках, учитывая все условия полета, в том числе возможность разгерметизации и отказа на маршруте одного или нескольких двигателей.

2.1.12 Указания в отношении контроля за массой и центровкой.

2.1.13 Указания в отношении устранения/предупреждения обледенения и контроля за выполнением этих операций.

2.1.14 Технические требования к рабочему плану полета.

2.1.15 Стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) для каждого этапа полета.

2.1.16 Указания в отношении использования обычных контрольных перечней и времени их использования.

2.1.17 Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах.

2.1.18 Указания в отношении обеспечения информации об абсолютной высоте и сообщения об абсолютной высоте автоматическими средствами или членами внешнего летного экипажа.

2.1.19 Указания в отношении использования автопилотов и автоматов тяги в ПМУ.

2.1.20 Указания в отношении уточнения и принятия разрешений УВД, в частности разрешений, касающихся пролета местности.

2.1.21 Инструктаж относительно вылета и захода на посадку.

2.1.22 Процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами.

2.1.23 Процедура стабилизированного захода на посадку.

2.1.24 Ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности.

2.1.25 Необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам.

2.1.26 Указания в отношении выполнения точных и неточных заходов на посадку по приборам.

2.1.27 Распределение обязанностей среди членов внешнего летного экипажа и процедуры регулирования рабочей нагрузки на внешний экипаж при выполнении захода на посадку по приборам в ночное время и ПМУ.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-2/3
	Структура и содержание руководства по производству полетов		

2.1.28 Инструкции и требования к обучению методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли (GPWS), если она установлена.

2.1.29 Принципы, инструкции, правила и требования к обучению методам предупреждения столкновений и использования бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС).

2.1.30 Информация и инструкции, касающиеся перехвата гражданских ДПВС, 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.

2.1.31 Для ДПВС, подлежащих эксплуатации на высоте более 15 000 м (49 000 футов):

- a) 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.

2.1.32 Подробные сведения о системе управления безопасностью полетов (СУБП) предоставляются в соответствии с добавлением 1 Приложения 19.

2.1.33 Информация и инструкции по перевозке опасных грузов, в соответствии с главой 14, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации.

2.1.34 Инструкции и указания по безопасности.

2.2 Информация по эксплуатации ДПАС

2.2.1 Сертификационные ограничения и эксплуатационные ограничения.

2.2.2 Порядок действий внешнего летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и связанные с ним контрольные карты, как это указано в п. 6.1.3 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. 4.2.5.3 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 ДПВС и уменьшенные значения, подлежащие применению с учетом

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Структура и содержание руководства по производству полетов	Глава/Стр.:	ДБ-2/4

порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта внешнего 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 ДПВС и швартовке груза.

2.2.8 Системы ДПАС, соответствующие органы управления и инструкции по их использованию, как это указано в п. 6.1.3 главы 6.

2.2.9 Минимальный перечень оборудования и перечень отклонений от конфигурации для эксплуатируемых типов ДПВС и разрешенных специальных полетов, включая любые требования, касающиеся производства полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках. Контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию.

2.2.10 Правила аварийной эвакуации ДПВС, 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 внешнего экипажа.

2.2.11 Порядок действий по уменьшению, по крайней мере, последствий аварийных и непредвиденных ситуаций, требуемый в соответствии с п. 3.7.4 главы 3.

2.3 Маршруты и аэродромы

2.3.1 Маршрутные справочные данные для обеспечения внешнего летного экипажа в каждом полете сведениями о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, заходах на посадку по приборам, прибытиях по приборам и вылетах по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета, и прочими сведениями, которые эксплуатант может счесть необходимыми для правильного выполнения полетов.

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 Необходимая информация для соблюдения всех профилей полетов, предусмотренных правилами, включая, в числе прочего, определение:

- а) для ДПВС 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;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-2/5
	Структура и содержание руководства по производству полетов		

- 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) для ДПВС 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 сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера, выполняющего свои функции в соответствии с методом осуществления контроля за производством полетов согласно п. 4.2.1 главы 4.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Дополнительные Требования К Производству	Глава/Стр.:	ДБ-4/1

**Добавление - 3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ
УТВЕРЖДЕННЫХ ПОЛЕТОВ УТВЕРЖДЕННЫМИ ДПВС С ОДНИМ ДВИГАТЕЛЕМ
НАД ГУСТОНАСЕЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ**

(Примечание. См. п. 5.4.1, 5.5.1 главы 5.)

1. НАДЕЖНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ

1.1 Надежность двигателя выражается нормой потери мощности, которая составляет менее одного отказа на 100 000 часов наработки двигателя.

1.2 Эксплуатант несет ответственность за обеспечение контроля за изменением параметров работы двигателя.

1.3 Для сведения к минимуму вероятности отказа двигателя в полете он оснащается:

- a) для двигателя, оснащенного системой зажигания, которая приводится в действие автоматически или вручную при взлете и посадке, а также во время полета в условиях реальной влажности;
- b) системой обнаружения намагниченных частиц или равноценной системой, которая контролирует работу двигателя, коробки приводов агрегатов и редуктора и которая включает индикатор предупреждения в кабине экипажа;
- c) аварийным устройством управления двигателем, которое позволяет обеспечить непрерывную работу двигателя в диапазоне мощностей, достаточных для безопасного завершения полета в случае любого допускаемого с разумной вероятностью отказа регулятора подачи топлива, аккумуляторов или топливных батарей.

1. СИСТЕМЫ ОБОРУДОВАНИЯ

ДПВС с одним двигателем, имеющие разрешение на производство полетов над густонаселенными районами, оснащаются:

- a) системами и оборудованием, позволяющими передавать данные или функции в ПДП для обеспечения безопасности на протяжении всего полета и оказания содействия в безопасном выполнении вынужденной посадки после отказа двигателя в любых допустимых эксплуатационных условиях:
 - 1) радиовысотомером;
 - 2) двумя указателями абсолютной высоты, питаемыми независимыми источниками;
 - 3) средством обеспечения как минимум одной попытки повторного запуска двигателя;
 - 4) бортовым метеорологическим радиолокатором, если такая возможность предусмотрена на ДПВС;
 - 5) сертифицированной системой зональной навигации, в которой могут быть запрограммированы места расположения аэродромов и районов безопасной вынужденной посадки и которая обеспечивает мгновенную

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-4/2
	Дополнительные Требования К Производству		

выдачу имеющейся информации о линиях пути и расстояниях до этих мест расположения;

- 6) если конструкция ДПАС предусматривает наличие средств наблюдения за пространством за пределами ДПВС для внешнего пилота, посадочной фарой, электропитание которой является независимым от электропитания посадочного шасси и которая способна в достаточной мере освещать зону приземления при выполнении вынужденной посадки ночью;
 - 7) системой предупреждения о пожаре в двигателе;
- b) системами, предназначенными для обеспечения безопасного продолжения полета и оказания помощи в достижении безопасного района вынужденной посадки в случае отказа двигателя при всех допустимых эксплуатационных условиях:
- 1) двумя отдельными системами электропитания, каждая из которых способна предоставлять все возможные комбинации постоянного электропитания для приборов, оборудования и систем;
 - i) обеспечивать функционирование линии C2, средств обнаружения и предотвращения (DAA) и всех основных полетных приборов, систем связи и навигации во время снижения с максимальной сертифицированной абсолютной высоты в конфигурации глиссады до завершения посадки;
 - ii) опускать закрылки и шасси, если применимо;
 - iii) обеспечивать питание одного обогревателя приемника воздушного давления, который должен выполнять роль указателя воздушной скорости для внешнего пилота;
 - iv) обеспечивать одну попытку повторного запуска двигателя, если применимо;
 - v) обеспечивать работу радиовысотомера.

3. МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ

Агентство «Узавиация» требует определить в минимальном перечне оборудования эксплуатанта, утвержденном в соответствии с пп. 5.4 или 5.5 главы 5, оборудование, необходимое для полетов над густонаселенными районами.

4. ИНФОРМАЦИЯ ЛЕТНЫХ РУКОВОДСТВ

Летное руководство включает ограничения, процедуры, статус разрешения и другую информацию, касающуюся производства полетов ДПАС с одним двигателем над густонаселенными районами.

5. СООБЩЕНИЕ О СОБЫТИИ

5.1 Эксплуатант, имеющий разрешение на производство полетов ДПВС с одним двигателем над густонаселенными районами, сообщает о всех значительных отказах,

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Дополнительные Требования К Производству	Глава/Стр.:	ДБ-4/3

неисправностях или дефектах государству эксплуатанта, которое в свою очередь уведомляет государство разработчика.

5.2 Агентство «Узавиация» анализирует данные по безопасности полетов и отслеживает информацию о надежности, с тем чтобы иметь возможность предпринимать любые необходимые действия для обеспечения поддержания запланированного уровня безопасности полетов. Государство эксплуатанта уведомляет о серьезных событиях или тенденциях, вызывающих особую обеспокоенность, соответствующего обладателя сертификата типа и государство разработчика.

6. ПЛАНИРОВАНИЕ ЭКСПЛУАТАНТОМ

6.1 Эксплуатант при планировании маршрутов учитывает всю соответствующую информацию с целью оценки намеченных маршрутов и районов полета, включая следующую информацию:

- a) характер пролетаемой местности, включая возможность выполнения вынужденной посадки без необоснованного повышения уровня риска для лиц на поверхности или других пользователей воздушного пространства в случае отказа или серьезной неисправности двигателя;
- b) информация о погоде, включая сезонные и другие неблагоприятные метеорологические изменения, которые могут оказать влияние на полет;
- c) другие критерии и ограничения, установленные государством эксплуатанта.

6.2 Эксплуатант определяет аэродромы или районы безопасной вынужденной посадки для использования в случае отказа двигателя, и места их расположения закладываются в систему зональной навигации в виде программы.

7. ОПЫТ, ПОДГОТОВКА И ПРОВЕРКА ВНЕШНЕГО ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

7.1 Агентство «Узавиация» предписывает минимальные требования к опыту членов внешнего летного экипажа, связанному с полетом утвержденных ДПВС с одним двигателем над густонаселенными районами.

7.2 Подготовка и проверка членов внешнего летного экипажа эксплуатанта проводится в соответствии с требованиями к производству полетов над густонаселенными районами утвержденными ДПВС с одним двигателем и охватывает такие аспекты, как порядок действий в штатной, нештатной и аварийной ситуациях и, в частности, при отказе двигателя, включая снижение до места вынужденной посадки.

8. ОГРАНИЧЕНИЯ МАРШРУТОВ НАД ВОДНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ

Зарезервировано для будущего использования.

9. СЕРТИФИКАЦИЯ ИЛИ УТВЕРЖДЕНИЕ ЭКСПЛУАТАНТА

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Дополнительные Требования К Производству	Глава/Стр.:	ДБ-4/4

Эксплуатант демонстрирует возможность производства полетов утвержденным ДПВС с одним двигателем над густонаселенными районами в рамках системы сертификации и выдачи разрешений, установленной государством эксплуатанта

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Контроль За Обеспечением Безопасности Полетов	Глава/Стр.:	ДБ-5/1

Добавление - 4. ТРЕБОВАНИЯ К ХАРАКТЕРИСТИКАМ СИСТЕМЫ ИЗМЕРЕНИЯ ВЫСОТЫ ДЛЯ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ RVSM

(Примечание. См. п. 7.2.6 главы 7.)

1. Конструкцию системы измерения высоты и любые ее погрешности необходимо рассматривать в контексте безопасности всех систем управления полетом ДПАС, включая, в частности, потенциальную потерю или задержку в работе линии C2 и возможность постоянной эффективной работы функции обнаружения и предотвращения (DAA).

2. В отношении групп ДПВС 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 ДПВС 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 ДПВС 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.

3. В отношении ДПВС, характеристики планера и набора систем измерения высоты которых являются особыми и потому не могут быть классифицированы в качестве относящихся к какой-либо группе ДПВС, упомянутой в п. 1, возможности выдерживания относительной высоты таковы, что составляющие компоненты TVE такого ДПВС соответствуют следующим характеристикам:

- a) значение ASE ДПВС 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.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Контроль За Обеспечением Безопасности Полетов	Глава/Стр.:	ДБ-5/2

Добавление - 5. **КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТАМИ ДПВС**

(См. п. 4.2 главы 4)

Примечание 1. В добавлении 1 к Приложению 19 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 международных ДПВС.

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.

2. КОНКРЕТНЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Агентство «Узавиация» принимает правила, предусматривающие сертификацию и осуществление постоянного надзора за производством полетов ДПВС и техническим обслуживанием ДПВС 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 ДПВС эксплуатантами.

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 ДПВС .

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-5/3
	Контроль За Обеспечением Безопасности Полетов		

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 ДПВС.

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

Агентство «Узавиация» требует, чтобы эксплуатанты до начала новых видов коммерческой транспортной деятельности должны продемонстрировать свои возможности безопасно выполнять предлагаемые полеты.

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 Приложению 19.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-6/1
	Сертификат Эксплуатанта (СЭ)		

Добавление - 6. ФОРМАТ И СОДЕРЖАНИЕ СЕРТИФИКАТА ЭКСПЛУАТАНТА ДПВС (ROC)

(См. пп. 4.2.1.7 главы 4.)

1. ЦЕЛЬ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 ROC и связанные с ним определенные для конкретной модели эксплуатационные спецификации содержат в стандартном формате минимальную информацию, указанную ниже .

1.2 ROC и связанные с ним эксплуатационные спецификации определяют виды полетов, которые разрешено осуществлять эксплуатанту, включая специальные утверждения, условия и ограничения .

2. ШАБЛОН ROC

Примечание. На борту ДПВС должна находиться электронная копия ROC (см. п. 6.26).

СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА ДПВС		
1	2 ГОСУДАРСТВО ЭКСПЛУАТАНТА 3 ВЫДАЮЩИЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН	1
4 Номер ROC : Дата истечения срока действия ⁵ :	6 НАЗВАНИЕ ЭКСПЛУАТАНТА коммерческое название эксплуатанта ⁷ Адрес эксплуатанта ⁸ : Телефон ⁹ : 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 международные полеты ДПВС, как это определено в 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 ROC, выданного государством эксплуатанта .
5. Дата, после которой прекращается действие ROC (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")

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	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. 11. Указать находящийся на борту контролируемый документ, в котором приведена контактная информация, со ссылкой на соответствующий пункт или страницу. Например, "Контактная информация приведена в п. 1.1 главы 1" или "... приведена на с. 1 эксплуатационной сертификации", или "... приведена в дополнении к настоящему документу".
12. Зарегистрированное название эксплуатанта.
13. Указать соответствующие авиационные правила.
14. 14. Дата выдачи ROC (день – месяц – год). 15. Должность, фамилия и подпись представителя полномочного органа. Кроме того, в ROC может быть проставлена официальная печать .

3. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ ДЛЯ КАЖДОЙ МОДЕЛИ ДПВС

Примечание. В соответствии с требованием п. 6.25.1 главы 6 на борту ДПВС должен находиться экземпляр эксплуатационных спецификаций, рассматриваемых в настоящем разделе.

3.1 Для каждой модели ДПВС парка воздушных судов эксплуатанта, определяемого типом, моделью и вариантом ДПВС, предусматривается следующая информация:

- a) контрактная информация о выдающем полномочном органе;
- b) название эксплуатанта и номер ROC;
- c) дата выдачи и подпись представителя полномочного органа;
- d) модель ДПВС;
- e) модель ПДП;
- f) типы и районы полетов;
- g) специальные ограничения и специальные утверждения.

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. 4.2.1.8 главы 4, является следующим:

Примечание. MEL представляет собой неотъемлемую часть руководства по производству полетов.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-6/3
	Сертификат Эксплуатанта (СЭ)		

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ ДПВС (с соблюдением утвержденных условий в руководстве по производству полетов)				
КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ВЫДАЮЩЕМ ПОЛНОМОЧНОМ ОРГАНЕ¹				
Телефон: _____; Факс: _____; Эл. почта: _____				
ROC # ² : _____ Название эксплуатанта ³ : _____ Дата ⁴ : _____ Подпись: _____				
ОПК (коммерческое название): _____				
Модель ⁵ и вариант ДПВС :				
Модель и вариант ПДП				
Виды полетов: <input type="checkbox"/> Коммерческие воздушные перевозки; <input type="checkbox"/> Пассажирские; <input type="checkbox"/> Грузовые; <input type="checkbox"/> Прочие ⁶ : _____				
Район(ы) полетов ⁷ :				
Специальные ограничения ⁸ :				
СПЕЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ	ДА	НЕТ	ОПИСАНИЕ⁹	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"/>		

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-6/4
	Сертификат Эксплуатанта (СЭ)		

Примечания:

1. Номера телефонов и контактная информация полномочного органа, включая код страны. Адрес электронной почты, если имеется.
2. Указать соответствующий номер ROC.
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 принятые Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST) ИКАО условное обозначение типа ДПВС, модели и серии или эталонной серии ДПВС, если она обозначается. Таксономия CAST ИКАО приведена на веб-сайте: <http://www.intlaviationstandards.org/>.
6. Полеты на очень больших высотах (VHL) выше ЭП 600, авиационные спецработы, полеты большой протяженности, коммерческие перевозки и т. д.
7. Перечень географических районов разрешенных полетов (указываются географические координаты или конкретные маршруты, границы районов полетной информации, государственные границы или границы регионов), как они определены выдающим полномочным органом.
8. Перечень применимых специальных ограничений (например, только в дневное время, ограничения по плотности населения и абсолютной высоте).
9. В этой колонке перечислить допускающие наибольшую свободу критерии для каждого специального утверждения (с соответствующими критериями).
10. Указать применимые критерии точного захода на посадку (например, KAT II или III). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. По одной строке на указываемую категорию захода на посадку.
11. Указать утвержденное минимальное значение RVR в метрах для взлета или эквивалентную горизонтальную видимость, если RVR не используется. Можно использовать по одной строке на каждое утверждение, если предоставлены различные утверждения.
12. Зарезервировано для будущего использования.
13. Клетка "Неприменимо" (N/A) может быть отмечена только в том случае, если максимальный потолок воздушного судна не достигает ЭП 290.
14. Зарезервировано для будущего использования.
15. Зарезервировано для будущего использования.
16. Навигация, основанная на характеристиках (PBN). Одна строка используется для каждого утверждения навигационной спецификации PBN AR (например, RNP AR APCH), а соответствующие ограничения перечисляются в колонке "Описание".
17. Указать фамилию лица/название организации, ответственных за поддержание летной годности ДПВС, а также нормы и правила, требующие проведения работ, т. е. в рамках норм ROC или специального разрешения (например, ЕС 1321/2014, Part M, Subpart G).
18. N/A для полетов ДПАС.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-6/5
	Сертификат Эксплуатанта (СЭ)		

19. Здесь могут быть указаны другие разрешения или данные с использованием одной строки (или нескольких строк) на каждое разрешение (например, специальное разрешение на выполнение захода на посадку, утвержденные навигационные характеристики).

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-7/1
	Требования к FRMS		

Добавление - 7. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С УТОМЛЕНИЕМ

В систему управления рисками, связанными с утомляемостью (FRMS), создаваемую в соответствии с п. 4.10.1 главы 4, как минимум, включается следующее :

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, членов внешнего летного 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, внешнего летного экипажей и всего другого соответствующего персонала;
- i) периодически пересматривается в целях обеспечения ее актуальности и адекватности.

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;
- 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;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-7/2
	Требования к FRMS		

- f) запланированная и фактическая продолжительность полетного времени, служебного времени и времени отдыха с указанием значительных расхождений и их причин;
- 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

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 внешних экипажей и учета известных факторов, влияющих на сон, утомляемость и работоспособность. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- a) эксплуатационный опыт отрасли или эксплуатантов и данные, полученные в отношении аналогичных видов полетов;
- b) практика разработки графиков работы экипажей, основанная на продемонстрированных результатах;
- c) 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 членов внешних 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.

2.1.3 Корректирующий

В рамках корректирующего процесса выявляется степень значимости опасных факторов, связанных с утомлением, с учетом сообщений и событий, связанных с потенциальными негативными последствиями для безопасности полетов. Толчком к задействию этого процесса может служить, как минимум, любое из перечисленного ниже:

- a) отчеты об утомляемости,
- b) конфиденциальные донесения,

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Требования к FRMS	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДБ-7/3

- с) отчеты проверяющих,
- д) инциденты,
- е) 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:

- а) эксплуатационными процессами,
- б) степенью их вероятности,
- с) возможными последствиями,
- д) эффективностью существующих мер контроля и обеспечения безопасности полетов.

2.3 Снижение риска

Эксплуатант разрабатывает и реализует процедуры снижения риска, в рамках которых:

- а) выбирается надлежащая стратегия снижения риска,
- б) реализуется стратегия снижения риска,
- с) 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:

- а) 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;
- б) обеспечения официального процесса контроля изменений, который, среди прочего, включает:
 - 1) выявление изменений в эксплуатационной сфере, которые могут влиять на FRMS;
 - 2) выявление изменений внутри организации, которые могут влиять на FRMS;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДБ-7/4
	Требования к FRMS		

- 3) рассмотрение имеющегося инструментария, который может быть использован для поддержания или улучшения результативности FRMS, до введения изменений;
- с) 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, внешних летных 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.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП В/1
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта		

Добавление - 8. СИСТЕМЫ САМОПИСЦЕВ ДПАС

Материал, содержащийся в настоящем добавлении, касается бортовых самописцев, предназначенных для установки на ДПАС, осуществляющих международные полеты. Регистрация данных, критически важных для безопасности полетов, проводится как на ДПВС с помощью RPA-RS, так и на ПДП посредством RPS-RS. Ударостойкие самописцы на ДПВС включают один или несколько из следующих систем:

- самописец полетных данных (FDR),
- речевой самописец ДПВС (для регистрации речевых сообщений, передаваемых через ДПАС), — камера регистрации ДПВС (для регистрации данных бортовых камер),
- регистратор линии передачи данных (DLR).

Самописцы полетных данных, устанавливаемые на ПДП, должны быть пригодными для среды, в которой располагается ПДП в части окружающих условий, безопасности и аварийности, которые могут повлиять на целостность ПДП (например, фиксированное расположение, мобильное, отдельный объект, внутри здания и т. д.). В тех случаях, когда ПДП находится на транспортном средстве, морском судне или на борту другого воздушного судна, RPS-RS включают средства ударостойкости и противопожарной защиты. Вопросы защиты данных самописцев ПДП рассматриваются в разделе 6.5.4.

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1 Контейнеры неотделяемых RPA-RS окрашиваются в ярко-оранжевый цвет:

1.2 Контейнеры неотделяемых ударостойких RPA-RS:

- 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. Минимальное время работы такого устройства составляет 90 дней.

1.3 Контейнеры автоматически отделяемых RPA-RS:

- a) окрашиваются в ярко-оранжевый цвет, однако поверхность, видимая с наружной стороны ДПВС, может быть другого цвета;
- b) покрыты отражающим материалом для облегчения их обнаружения;

1.4 Системы RPA-RS устанавливаются таким образом, чтобы:

- a) вероятность повреждения записей была минимальной;
- b) имелись акустические или визуальные средства для предполетной проверки нормальной работы бортовых систем регистрации полетных данных;
- c) при наличии в системах RPA-RS 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 ПДП предусматривается приводимая в действие внешним летным экипажем функция стирания, которая после ее включения изменяет запись

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП В/2
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта		

системы RPA-RS таким образом, что она не может быть извлечена обычными методами воспроизведения или копирования. Это устройство проектируется таким образом, чтобы предотвратить его срабатывание в полете. Кроме того, сводится к минимуму вероятность непреднамеренного задействования функции стирания в результате авиационного происшествия.

1.5 Системы RPA-RS устанавливаются таким образом, чтобы они получали электропитание из наиболее надежного источника электропитания ДПАС или, применительно к ПДП, регистратор данных RPS-RS также должен работать от наиболее надежного источника питания, не нарушая работоспособности основных или аварийных систем или оборудования.

1.6 Самописцы RPAS-RS во время испытания с использованием методов, утвержденных соответствующим сертифицирующим полномочным органом, демонстрируют годность к работе в тех экстремальных условиях окружающей среды, с учетом которых они были спроектированы.

1.7 Обеспечиваются средства для точной корреляции по времени между записями систем RPAS-RS .

1.8 Изготовитель обеспечивает соответствующий сертифицирующий полномочный орган следующей информацией в отношении систем RPAS-RS:

- 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;

1.9 Системы RPAS-RS имеют три компонента: требования к регистрации данных и оборудование, которые необходимо иметь в ДПАС; регистрация данных линии С2; и требования к регистрации данных и оборудование, необходимое в ПДП. Регистрируются все полученные и переданные данные: полетные данные, акустические или визуальные данные, используемые для управления ДПАС, или полетные данные, переданные на ДПАС. Все зарегистрированные данные синхронизируются по времени UTC, не зашифровываются (для обеспечения совместимости с положениями п. 6.5.7.3) и обеспечиваются любой документацией, необходимой для извлечения данных.

1.10 Документация в отношении схемы блока данных должна быть в электронном формате и записана системой RPAS-RS. Кроме того, если это практически осуществимо, в зависимости от размера ДПАС копия документов о формате блока данных, относящихся к данным системы RPAS-RS, должна быть записана системой RPAS-RS

1.11 Использование и защита регистрируемых данных и, в частности, доступ к акустическим и визуальным данным, используемым для управления полетом ДПАС, подлежат регулированию. Положения п. 5.2 и дополнения Е Приложения 13 применимы в контексте расследования авиационных происшествий и инцидентов, а положения Приложения 19

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП В/З
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта		

применяются с точки зрения управления безопасностью полетов. Положения, конкретно касающиеся защиты записей ДПАС, содержатся в п. 3.3.4 настоящей части.

1.12 Данные сохраняются в течение минимального периода в 30 дней с момента завершения полета или этапа полета в системе RPS-RS, а с учетом возможности длительных полетов большой протяженности продолжительность периода сохранения данных следует увеличить соответственно.

1.13 Полетные данные ДПВС необходимы для точной реконструкции полета ДПВС. Как упоминалось в п. 6.5.1 настоящей части, ДПВС исходя из своей МСТОМ и ПДП имеют возможности регистрации полетной информации. Для ДПВС с МСТОМ 2250 кг или менее вместо регистрации на RPA эти полетные данные могут передаваться в течение полета для регистрации системой RPS-RS.

1.14 Если ДПВС должно быть оснащено системой RPA-RS в соответствии с разделом 6.5.1, ПДП обеспечивает самостоятельную регистрацию полетных данных для восстановления полета на основании данных, полученных ПДП.

1.15 Данные, относящиеся к связи по линии C2 между ДПВС и ПДП, регистрируются системой ДПВС, если предусмотрено оснащение ДПВС системой RPA-RS в соответствии с п. 6.5.1, а ПДП для обеспечения определения целостности линии C2 в полете.

2. СИСТЕМА РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ ДПВС

2.1 Согласно положениям раздела 6.5.1 настоящей части для ДПВС, имеющих МСТОМ менее 2250 кг, наличие системы RPA-RS не является обязательным. При этом тип и размер RPA-RS, установленной на таком ДПВС, должны соотноситься с размером ДПВС и типом полетов, которые оно выполняет. Для ДПВС, имеющих МСТОМ 2250 кг или более, следует использовать системы регистрации данных с такими же функциональными возможностями, как и на обычных воздушных судах аналогичного размера.

2.2 Для ДПВС, имеющих МСТОМ менее 2250 кг, на которых системы ударостойкости и противопожарной защиты являются практически нецелесообразными, полетные данные должны регистрироваться таким образом, чтобы положения об ударостойкости и противопожарной защите были соразмерными риску потери полетных данных в результате авиационного происшествия или серьезного инцидента.

3. ПОДЛЕЖАЩИЕ РЕГИСТРАЦИИ ФУНКЦИИ ДПВС

ДПВС состоит из множества сложных систем, и поэтому может потребоваться регистрация большего числа различных функций, чем для обычных воздушных судов аналогичного размера. Для ДПВС, имеющих МСТОМ 2250 кг или более, функции, подлежащие регистрации на ДПВС, включают, в частности:

- а) радиуправление (информация линии C2 "вверх") и телеметрия (информация линии C2 "вниз"), получаемые на ДПВС и посылаемые с ДПВС по линии C2;
- б) информация, необходимая для точного воспроизведения траектории полета, скорости, абсолютной высоты, пространственного положения и конфигурации ДПВС с минимальной частотой регистрации один раз в секунду;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП В/4
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта		

- с) информация, необходимая для определения эксплуатационного статуса систем ДПВС, включающих как минимум, системы управления, параметры двигательной установки, подачи электропитания, навигации и режимов полета;
- д) параметры, относящиеся к работе линии С2, для определения типов погрешностей, прерываний или отказов линии;
- е) информация, относящаяся к чрезвычайным или аварийным ситуациям, приводящим к срабатыванию сигнализации, например, отказ системы GPWS, отказ системы обнаружения и предотвращения (DAA), предупреждения о пожаре на борту, отказ генератора и т. д.;
- ф) изображения, относящиеся к функции потокового просмотра изображений, используемой для управления ДПВС.

4. СИСТЕМА РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ ПДП

4.1 Возможности регистрации данных на ПДП, как правило, не должны ограничиваться соображениями регистрации массы системы и энергопитания, применимыми к обычным воздушным судам. При этом возможности регистратора данных могут быть расширены, и могут регистрироваться более значительные объемы данных практически без ограничения продолжительности записей. Кроме того, функции ударостойкости для RPS-RS в ПДП могут не требоваться. Следует рассмотреть возможность записи "дубликатов данных", которые позволят восстановить данные о погрешностях линии связи "вверх" в том случае, если такие погрешности наблюдаются во время авиационного происшествия или инцидента. При потоковой передаче полетных данных с ДПВС система регистрации данных ПДП должна иметь возможность регистрировать такие большие объемы полетных данных.

4.2 ПДП может управлять несколькими ДПВС последовательно на различных этапах их полета, и одно ДПВС может использовать несколько ПДП последовательно в течение конкретного полета. Полетные данные необходимо регистрировать в целях реконструкции изображений на индикаторе воздушной ситуации, который использовался для управления каждым индивидуальным ДПВС. В том случае, когда ПДП последовательно управляет несколькими ДПВС, данные обмена с каждым ДПВС должны идентифицироваться в записях полетных данных.

4.3 В том случае, когда несколько ПДП управляют одним ДПВС на протяжении всего полета, необходимо регистрировать данные для восстановления информации телеуправления (линия С2 "вверх"), которая использовалась для управления ДПВС.

4.4 Определение параметров и спецификаций перечня параметров, подлежащих регистрации, следует производить с учетом типа операций, выполняемых ДПАС.

5. ПОДЛЕЖАЩИЕ РЕГИСТРАЦИИ ФУНКЦИИ ПДП

5.1 ПДП может функционировать в диапазоне от портативного устройства до многоконсольной станции. Он может быть стационарным (установленным в морском

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП В/5
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта		

контейнере или крупном центре оперативного управления) или мобильным (установленным на транспортном средстве/морском судне/воздушном судне). В ПДП следует регистрировать следующие параметры:

- a) параметры линий передачи данных "вверх" и "вниз", переданные в ПДП и отправленные с ПДП по линии С2;
- b) параметры, требуемые для точного определения операций, выполненных внешним пилотом для управления ДПВС. В тех случаях, когда внешний пилот может непосредственно контролировать абсолютную высоту ДПВС, данные об абсолютной высоте регистрируются с надлежащей частотой;
- c) параметры, относящиеся к существенным действиям внешнего пилота, например, передача управления линией С2, попытки начала/завершения передачи управления ПДП, а также соответствующее время этих событий, фактическое состояние критических систем ПДП, включая положения рычагов управления и установок индикатора;
- d) параметры, необходимые для точного воспроизведения отображаемых на индикаторе внешнего пилота во время полета траектории полета, скорости, абсолютной высоты, пространственного положения и конфигурации ДПВС;
- e) изображения, относящиеся к функции потокового просмотра изображения, используемой для управления ДПВС;
- f) приложения связи по линии передачи данных, включая обмен цифровыми сообщениями с центром организации воздушного движения (ОрВД), влияющими на навигацию и профиль полета ДПВС.

5.2 Для расследования причин события и влияния человеческого фактора на результаты события следует регистрировать данные об обстановке, в которой работает внешний пилот, включая акустические и визуальные данные, используемые для управления ДПВС.

5.3 Рабочая среда ПДП имитирует кабину экипажа обычного воздушного судна, и поэтому все акустические данные регистрируются. Они включают общую шумовую среду и любые оперативные переговоры с органом УВД, другими пилотами, центром управления полетами/полетными диспетчерами и все телефонные переговоры.

5.4 Для записи общей шумовой среды следует использовать ненаправленный микрофон, а при операциях с несколькими пилотами следует включить функцию отдельных каналов для эксплуатационного персонала.

5.5 Следует также регистрировать неакустические сообщения. Например, текстовые сообщения и сообщения при обмене по линии передачи данных "диспетчер – пилот" (CPDLC) и/или сообщения ОрВД по связи, навигации и наблюдению (CNS).

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП В/6
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта		

5.6 Видеоданные с ПДП должны содержать информацию о невербальной связи, действиях внешнего пилота и других внешних отвлекающих факторах, которые могут способствовать происшествию. Видеоданные, используемые для управления ДПВС, также содержат информацию о фактически отображаемых внешнему пилоту данных в тех случаях, когда параметры полетных данных не были зарегистрированы должным образом. Видеоданные, используемые для управления ДПВС, также покажут, что видел внешний пилот, по записям бортовой камеры ДПВС и переданных в ПДП по линии С2, в тех случаях, когда ДПВС управляется с помощью видеоиндикации внешнему пилоту.

6. ПРОВЕРКИ СИСТЕМ РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ ДПАС

6.1 Контрольное испытание устройств встроенного контроля за работой RPA-RS проверяется в автоматическом режиме .

6.2 Для систем RPA-RS интервал между проверками 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.

6.3 Проверки регистрации данных проводится в следующем порядке :

- a) анализ записанных системой RPA-RS данных осуществляется с целью удостовериться в том, что система регистрации данных исправно функционирует в течение установленного периода записи;
- b) запись параметров за весь полет анализируется в технических единицах на предмет оценки соответствия всех зарегистрированных параметров. Для полетов продолжительностью более двух часов такой анализ включает каждый этап полета продолжительностью, как минимум, 30 мин. в крейсерском режиме или в зоне ожидания. Особое внимание уделяется параметрам, поступающим от датчиков, функционирующих в комплекте с RPA-RS. Параметры, снимаемые с системы электрических шин ДПВС, проверять не требуется, если их эксплуатационная пригодность можно определить с помощью других систем ДПВС;
- c) считывающее устройство имеет необходимое программное обеспечение в целях точного преобразования зарегистрированных причин в технические единицы и определения статуса дискретных сигналов;
- d) проверка изображений, используемых для управления ДПВС, регистрация которых требуется, производится путем воспроизведения записанных изображений;
- e) если на ДПВС или ПДП установлена система камер для записи изображений, эта система записывает проверочные сигналы от каждого источника в ДПАС и других соответствующих внешних источников с целью убедиться, что записанные изображения соответствуют стандартам качества записи.

6.4 Системы RPA-RS и RPS-RS считаются неисправными, если в течение достаточно длительного периода времени запись данных была некачественной, записанные сигналы

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП В/7
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта		

были неразборчивы или неправильно записывались одна или несколько обязательных функций.

6.5 Самый последний отчет о проведенной проверке регистрации данных направляется полномочным нормативным органам по запросу в целях мониторинга .

Добавление - 9. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ДПВС, ТЕРпяЩЕГО БЕДСТВИЕ

(См. п. 6.18 главы 6)

Зарезервировано для будущего использования.

Добавление - 10. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 VIS

(См. п. 6.1.4 главы 6)

Зарезервировано для будущего использования.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/8

ДОПОЛНЕНИЕ – А: ЗАПАСЫ МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ В ПДП

ТИПЫ И МЕСТА РАЗМЕЩЕНИЯ МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ

1. ТИПЫ

Запасы медицинских средств следует обеспечивать в виде комплектов первой помощи для размещения на ПДП в соответствии с национальными стандартами и требованиями в отношении медицинских средств на рабочем месте.

2. МЕСТА РАЗМЕЩЕНИЯ

3.1 Комплекты первой помощи и универсальные профилактические комплекты должны размещаться в рабочем помещении по возможности равномерно. Они должны находиться в легкодоступных для членов внешенго летного экипажа местах.

3.2 Комплект медицинских средств, в случае его перевозки, должен храниться в соответствующем надежном месте.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.:	ДОП В/9

ДОПОЛНЕНИЕ – В: ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ДПВС

Зарезервировано для будущего использования.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Минимальный Перечень Оборудования (MEL)	Глава/Стр.:	ДОП С/1

ДОПОЛНЕНИЕ – С: ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ ДПВС С ГАЗОТУРБИНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ, ВРЕМЯ ПОЛЕТА КОТОРЫХ ДО ЗАПАСНОГО АЭРОДРОМА НА МАРШРУТЕ ПРЕВЫШАЕТ 60 МИНУТ, ВКЛЮЧАЯ ПОЛЕТЫ С УВЕЛИЧЕННЫМ ВРЕМЕНЕМ УХОДА НА ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ (EDTO)

Зарезервировано для будущего использования.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП D/1
Система Документации По Безопасности Полетов			

ДОПОЛНЕНИЕ – D: СЕРТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА ДПАС

Дополнительный материал к п. 4.2.1 главы 4

1. ЦЕЛЬ И РАМКИ ПРИМЕНЕНИЯ

1. ВВЕДЕНИЕ

Настоящее дополнение содержит инструктивный материал, касающийся действий, предписанных государствами 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 Стандарту 4.2.1.4 выдача сертификата эксплуатанта ДПАС (ROC) "зависит от того, продемонстрировал ли эксплуатант" государству 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 свидетельства ROC или внесения в ROC любых последующих разрешений.

1.3 Стандартная практика сертификации

Стандартом 4.2.1.14 предусмотрено создание государством эксплуатанта системы сертификации в целях обеспечения соответствия обязательным стандартам 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 систему сертификации без согласования друг с другом, их практика основывается на длительном опыте обычной авиации и, в связи с этим, 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.

2. Обязательные технические оценки безопасности полетов

2.1 Действия по специальному утверждению, утверждению и принятию

2.1.1 Сертификация и постоянный надзор за деятельностью эксплуатанта ДПАС предусматривают предпринятие государством действий по представленным на его рассмотрение материалам. Эти действия можно классифицировать как специальное утверждение, утверждение или принятие, в зависимости от характера предпринимаемых государством действий в отношении представленного на его рассмотрение материала.

2.1.2 Специальное утверждение представляет собой документально подтвержденное в эксплуатационных спецификациях утверждение применимых эксплуатантов ДПАС или моделей ДПВС.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП D/2
	Система Документации По Безопасности Полетов		

2.1.3 Утверждение представляет собой предпринятие государством активных ответных действий в отношении представленного на его рассмотрение материала. Утверждение предусматривает подготовку заключения или определение соблюдения соответствующих стандартов. Утверждение будет подтверждаться подписью утверждающего должностного лица, выдачей документа или сертификата или каким-либо другим официальным действием, предпринимаемым государством.

2.1.4 Принятие не обязательно предусматривает предпринятие государством активных ответных действий в отношении материала, представленного на его рассмотрение. Государство может выразить согласие с тем, что представленный ему на рассмотрение материал отвечает соответствующим стандартам, если это государство конкретно не отклонит весь или часть рассматриваемого материала, как правило, по истечении какого-то определенного периода времени после представления.

2.1.5 Фраза "утверждено государством" или аналогичные фразы с использованием слова "утверждение" часто используется в части IV Приложения 6. В части IV Приложения 6 еще более часто используют положения, касающиеся рассмотрения и последующего утверждения или, как минимум, "принятия" государством. Помимо этих специальных терминов в части IV Приложения 6 содержатся многочисленные ссылки на требования, которые, как минимум, будут обуславливать необходимость проведения государством по крайней мере технического обзора. Для упрощения использования государствами в настоящем дополнении эти конкретные Стандарты и Рекомендуемая практика сгруппированы и кратко изложены.

2.1.6 Агентству «Узавиация» следует провести или организовать проведение технической оценки безопасности до выдачи специального утверждения, утверждения или принятия. Такая 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 полетов, 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 Стандарту 4.2.1.4 до выдачи сертификата государство эксплуатанта должно потребовать от эксплуатанта представить убедительные доказательства, позволяющие государству оценить приемлемость организационных структур эксплуатанта, методики управления и контроля за производством полетов дистанционно пилотируемых воздушных судов, 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 частью IV Приложения 6, такие как специальное утверждение на производство полетов RVSM или PBN, имеют значительные последствия для безопасности полетов, и их следует подтверждать путем демонстрации до выдачи государством 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 в государствах, эксплуатанты которых имеют хорошие показатели безопасности полетов, в целом

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП D/3
	Система Документации По Безопасности Полетов		

согласуются. В этих государствах инспектор, имеющий техническую квалификацию, проводит оценку репрезентативной выборки фактической подготовки персонала, технического обслуживания и видов деятельности до выдачи ROC или внесения в ROC дополнительных разрешений.

2.3 Регистрация действий по сертификации

2.3.1 Важно, чтобы действия государства по сертификации, специальному утверждению, утверждению или принятию надлежащим образом документировались. Государству следует выдавать документ в письменном виде, таком как письмо или другой официальный документ, служащий официальным подтверждением предприятия действий. Такие письменные документы должны храниться до тех пор, пока эксплуатант не прекратит 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 государство и эксплуатант расходятся во мнениях относительно видов деятельности, выполнять которые разрешено эксплуатанту.

2.3.2 Агентство «Узавиация» сводит отчеты о сертификации, такие как документы о проведении инспекций, демонстраций, специальных утверждениях, утверждениях и принятиях, в один файл, который хранится до тех пор, пока эксплуатант осуществляет свою деятельность. В других государствах такие отчеты хранятся в файлах, классифицируемых по действиям, предпринятым в связи с сертификацией, при этом проводится анализ каждого файла в случае возобновления действия документов о специальных утверждениях, утверждениях или принятиях. Независимо от используемого метода эти отчеты о сертификации являются убедительным доказательством того, что государство выполняет взятые им обязательства перед ИКАО в отношении сертификации эксплуатантов.

2.4 Координация оценок производства полетов и летной годности

Некоторые ссылки на специальное утверждение, утверждение или принятие в части IV Приложения 6 потребуют оценки производства полетов и оценки летной годности. Например, специальное утверждение для выполнения автоматических посадок требует 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 ДПВС и ПДП, надежность оборудования и процедуры технического обслуживания. Такие оценки могут выполняться отдельно, однако их следует координировать для того, чтобы до выдачи любого специального утверждения, утверждения или принятия были учтены все аспекты, необходимые для обеспечения безопасности полетов.

2.5 Ответственность государства эксплуатанта и государства регистрации

2.5.1 Согласно части IV Приложения 6 ответственность за первоначальную сертификацию, выдачу ROC и осуществление постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта ДПАС возлагается на государство эксплуатанта. Кроме того, положения части IV Приложения 6 требуют, чтобы государство эксплуатанта рассматривало или предпринимало действия в соответствии с различными видами утверждений или принятий, сделанными государством регистрации. Согласно этим положениям государство эксплуатанта должно обеспечивать соответствие своих действий действиям по утверждению и принятию государства регистрации и соблюдение эксплуатантом требований государства регистрации.

2.5.2 Важно, чтобы Агентство «Узавиация» было удовлетворено договоренностями, на основании которых его эксплуатант ДПАС использует ДПВС, занесенные в реестр другого

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП D/4
	Система Документации По Безопасности Полетов		

государства, особенно с точки зрения технического обслуживания и подготовки экипажей. Агентству «Узавиация» следует рассматривать такие договоренности в координации с государством регистрации. В соответствующих случаях следует заключить соглашение о передаче ответственности на осуществление контроля от государства регистрации государству эксплуатанта в соответствии со статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, с тем чтобы исключить любое недопонимание в отношении того, какое государство несет ответственность за выполнение конкретных функций по осуществлению контроля.

3. РАЗРЕШЕНИЯ

Разрешение дает право эксплуатанту, владельцу или внешнему 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 разрешение" свидетельствует о предпринятии государством эксплуатанта официальных действий, в результате которых в эксплуатационную спецификацию вносится дополнительная информация.

3.1.2 Перечисленные ниже положения конкретно свидетельствуют о необходимости наличия специального утверждения:

- a) возможности автоматической посадки и взлета [пп. 4.2.9.3 и 4.2.9.4];
- b) производство полетов в условиях низкой видимости в "визуальном режиме" [пп. 4.2.9.3.1 и 4.2.9.4.1];
- c) производство полетов PBN на основе RNP AR [п. 7.2.4];
- d) сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) [п. 7.2.6];
- e) опасные грузы [п. 14.4].

3.1.3 В добавлении 6 приводится пример типовой формы эксплуатационной спецификации.

3.2 Сертификат эксплуатанта ДПАС (ROC)

3.2.1 ROC, предусмотренный в п. 4.2.1 главы 4 части IV Приложения 6, является официальным документом. Информация, включаемая в ROC, указана в п. 4.2.1.10 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) специальные аэродромные полеты (например, короткие взлеты и посадки или посадки с ожиданием на ВПП);
- 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 ВПП и средств путевого наведения типа курсового радиомаяка);
- c) полеты в районах применения специальных процедур (например, полеты в районах, где используются разные единицы измерения высоты или правила установки высотомеров).

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП D/5
	Система Документации По Безопасности Полетов		

3.3 Действия по утверждению

3.3.1 Термин "утверждение" свидетельствует о предпринятии более формальных действий со стороны государства в отношении сертификационной документации, чем термин "принятие". Некоторые государства требуют, чтобы директор ведомства гражданской авиации (ВГА) или назначенное должностное лицо ВГА более низкого уровня выдавали официальный письменный документ в отношении каждого предпринятого действия по "утверждению". В других государствах в качестве доказательства утверждения разрешается выдавать различные документы. Выдаваемый 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 для конкретных ДПАС, наделяются технические инспекторы. Более сложные или существенные утверждения, как правило, выдаются должностными лицами более высокого уровня.

3.3.2 Положения, требующие утверждения

Агентство «Узавиация» требуют или рекомендуют утверждать перечисленные ниже положения. Утверждение государства эксплуатанта 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 государством регистрации (одна звездочка или "**") или государством разработчика (двойная звездочка или "***"). Однако Агентство «Узавиация» должно принимать необходимые меры по обеспечению того, чтобы эксплуатанты, за которых оно несет ответственность, помимо собственных требований этого государства, соблюдали любые соответствующие утверждения, выданные государством регистрации и/или государством разработчика.

- a) **перечень отклонений от конфигурации (CDL) (Определения);
- b) **типовой минимальный перечень оборудования (MMEL) (Определения);
- c) метод установления минимальных абсолютных высот полета (п. 4.2.8.3);
- d) метод определения эксплуатационных минимумов аэродрома (п. 4.2.9.1);
- e) контроль утомления (п. 4.10);
- f) дополнительные требования к производству полетов утвержденными ДПВС с одним двигателем над густонаселенными районами (пп. 5.4 или 5.5);
- g) специальный минимальный перечень оборудования ДПАС (MEL) (п. 6.1.2);
- h) производство полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (п. 7.2.2);
- i) правила управления электронными навигационными данными (п. 7.5.1);
- j) *специальная программа технического обслуживания ДПВС или ПДП (п. 8.3.1);
- k) *утвержденная организация по техническому обслуживанию (п. 6.2 главы 6 части II Приложения 8);
- l) *методика обеспечения качества при техническом обслуживании (п. 6.4.1 главы 6 части II Приложения 8);
- m) программы подготовки членов внешнего летного экипажа (п. 9.3);
- n) положения по обучению правилам перевозки опасных грузов (п. 9.3.1, примечание 5);

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП D/6
	Система Документации По Безопасности Полетов		

- o) дополнительный запас безопасности полетов для аэродромов (п. 9.4.5.3 а));
- p) квалификация внешнего командира воздушного судна в части, касающейся районов полета, маршрутов и аэродромов (п. 9.4.5.5);
- q) использование тренажерных устройств имитации условий полета (п. 9.3.1, примечание 2 и п. 9.4.6.3, примечание 1);
- r) метод контроля и надзора за производством дистанционно или частично дистанционно пилотируемых полетов (пп. 4.2.1.4 и 10.1);
- s) ****обязательные работы по техническому обслуживанию и их периодичность** (п. 11.3.2);
- t) программы подготовки в области авиационной безопасности (п. 13.1.2).

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП Е/7
	Дополнительный Инструктивный Материал		

3.4 Положения, требующие проведения технической оценки

Другие положения части IV Приложения 6 требуют, чтобы Агентство «Узавиация» провело техническую оценку. Эти положения содержат такие фразы, как "приемлемый для государства", "определенный государством" и "предписанный государством". Несмотря на то, что эти положения необязательно требуется утверждать государством, эти Стандарты требуют, чтобы Агентство «Узавиация» по крайней мере обеспечило принятие рассматриваемого материала после проведения конкретного анализа или оценки. К числу таких положений относятся следующие:

- a) подробная информация о специальных контрольных картах для ДПАС (Определение: руководство по летной эксплуатации ДПАС и п. 6.1.3);
- b) подробная информация о специальных системах ДПАС (Определение: руководство по летной эксплуатации ДПАС и п. 6.1.3);
- c) обязательный материал для руководства по производству полетов (п. 4.2.4.2 и добавление 2);
- d) системы контроля состояния двигателя (пп. 5.4.2 и 5.5.3);
- e) требования к утверждению полетов в воздушном пространстве с RVSM (п. 7.2.6);
- f) контроль характеристик выдерживания высоты ДПВС, утвержденного для производства полетов в воздушном пространстве с RVSM (п. 7.2.8);
- g) процедуры рассылки электронных навигационных данных и их ввода в бортовое оборудование ДПАС (п. 7.5.2);
- h) *обязанности эксплуатанта, связанные со специальным техническим обслуживанием ДПАС (п. 8.1.1);
- i) *метод технического обслуживания и свидетельство о допуске к эксплуатации (п. 8.1.2);
- j) *руководство по регулированию технического обслуживания (п. 8.2.1);
- k) *обязательный материал для руководства по регулированию технического обслуживания (п. 8.2.4);
- l) *представление информации об опыте технического обслуживания (п. 8.5.1);
- m) *предприятие необходимых корректирующих действий, связанных с техническим обслуживанием (п. 8.5.2);
- n) *требования к проведению модификаций и ремонтов (п. 8.6);

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП Е/8
	Дополнительный Инструктивный Материал		

- о) *минимальный уровень квалификации персонала по техническому обслуживанию (п. 6.6.4 главы 6 части II Приложения 8);
- р) средства обучения (п. 9.3.1);
- q) квалификация инструкторов по ДПАС (п. 9.3.1);
- г) необходимость проведения повторной подготовки (п. 9.3.1);
- s) использование заочных курсов и письменных экзаменов (п. 9.3.1, примечание 4);
- t) использование тренажерных устройств имитации условий полета (пп. 9.3.1 и 9.3.2);
- u) учет уровня квалификации членов внешнего летного экипажа (п. 9.4.5.4);
- v) назначенный представитель государства эксплуатанта (п. 9.4.6);
- w) *внесение изменений в летное руководство (п. 11.1);
- x) требования к характеристикам системы измерения высоты для полетов в воздушном пространстве с RVSM (добавление 4, пп. 1 и 2);

Полеты с одним двигателем

- y) надежность двигателя для утвержденных полетов ДПВС с одним газотурбинным двигателем над густонаселенными районами (добавление 3, п. 1.1);
- z) системы и оборудование (добавление 3, п. 2);
- aa) минимальный перечень оборудования (добавление 3, п. 3);
- bb) информация в летном руководстве (добавление 3, п. 4);
- cc) сообщение о событии (добавление 3, п. 5);
- dd) планирование эксплуатантом (добавление 3, п. 6);
- ee) опыт, подготовка и проверка членов внешнего летного экипажа (добавление 3, п. 7);
- ff) сертификация или утверждение эксплуатанта (добавление 3, п. 9).

3.5 Действия по принятию

3.5.1 Принятие

3.5.1.1 Фактический масштаб проводимой государством технической оценки готовности эксплуатанта выполнять определенные виды дистанционно пилотируемых полетов

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП Е/9
	Дополнительный Инструктивный Материал		

должен носить более широкий характер, чем деятельность, определяемая Стандартами, предусматривающими или подразумевающими утверждение. В ходе сертификации государство должно гарантировать, что эксплуатант будет обеспечивать соответствие всем требованиям части IV Приложения 6 до начала выполнения международных полетов ДПАС.

3.5.1.2 Концепция "принятия" используется некоторыми государствами в качестве официального метода обеспечения гарантии того, что все критические аспекты сертификации эксплуатанта рассмотрены государством до официальной выдачи ROC. 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

В некоторых государствах используются 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 по контролю технического обслуживания) о том, каким образом он будет соблюдать все соответствующие правила государства. Ссылка на такой тип документа содержится в *"Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора"* (Doc 8335) и *"Руководстве по летной годности"* (Doc 9760). 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 контролю технического обслуживания

3.5.3.1 Руководства по производству полетов и контролю технического обслуживания и любые последующие поправки должны предоставляться государству (пп. 4.3.3.3, 8.1.1, 8.2.4, 8.3.2 и 6.3.3 главы 6 части II Приложения 8). Государство также определяет минимальное содержание этих руководств (пп. 11.2, 11.3, 11.4 и добавление 2). Соответствующие разделы руководства эксплуатанта, подлежащие оценке, должны указываться в техническом инструктивном материале государства, например в руководстве по политике в области производства полетов, руководстве по летной

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП Е/10
	Дополнительный Инструктивный Материал		

эксплуатации, справочнике по маршрутам и руководстве по обучению. Некоторые государства выпускают официальный документ с информацией о принятии каждого руководства и любых последующих поправок.

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. 2.1.14) должны предусматривать поэтапное выполнение указаний, необходимых для обеспечения соответствия требованиям п. 4.3 настоящей части, касающихся содержания и хранения этих планов.

3.5.3.3 В ходе сертификации технический оценщик государства может также запросить представить доказательства использования зарекомендовавшей себя отраслевой практики, в частности образец фактического заполненного рабочего плана полета, используемого внешним летным экипажем и диспетчерами в качестве справочного материала (хотя это не определяется требованиями Стандарта). 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 ДПАС, конкретного оборудования или ограниченных видов применения, заключается в привлечении к выполнению этой оценки оценщиков, имеющих соответствующую квалификацию в области практики, подлежащей оценке.

4. ДРУГИЕ СООБРАЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ УТВЕРЖДЕНИЯ ИЛИ ПРИНЯТИЯ

В некоторых государствах предусматривается утверждение или принятие определенных важных документов, отчетов или процедур, указанных в части IV Приложения 6, хотя соответствующими Стандартами Приложения 6 не требуется их утверждение или принятие государством эксплуатанта. Ниже приводится ряд примеров:

- a) программа анализа полетных данных (п. 3.3.4);
- b) метод получения аэронавигационной информации (п. 4.1.1);
- c) приемлемость системы учета заправки топливом и маслом (п. 4.2.11);
- d) приемлемость системы учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха (п. 4.10);
- e) приемлемость журнала регистрации технического обслуживания ДПВС и ПДП (пп. 4.3.1 a), b), c), d) и e));
- f) приемлемость загрузочной ведомости (пп. 4.3.1 f), g) и h));
- g) приемлемость рабочего плана полета (п. 4.3.1 i));
- h) метод получения метеорологических данных (п. 4.3.5.1);
- i) эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик ДПВС (п. 5.2.4);
- j) метод получения и применения данных о препятствиях в районе аэродрома (п. 5.3);
- k) содержание боржурнала (п. 11.4.1);

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП Е/11
	Дополнительный Инструктивный Материал		

- 1) содержание программы подготовки в области авиационной безопасности (п. 13.1.2).

5. ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНИЯ СТАНДАРТОВ ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ

Согласно Стандарту 4.2.1.6 продление срока действия ROC зависит от соблюдения эксплуатантом первоначальных сертификационных стандартов (п. 4.2.1.4) под контролем государства эксплуатанта. Для осуществления такого контроля требуется создание системы постоянного надзора, гарантирующей выполнение обязательных стандартов производства полетов (п. 4.2.1.14). Приемлемой основой для разработки такой системы является введение требования о проведении ежегодных или полугодовых инспекций, обследований и проверок для оценки необходимых действий по специальному утверждению, утверждению или принятию в рамках сертификации.

6. ИЗМЕНЕНИЕ СЕРТИФИКАТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ДПАС

Сертификация эксплуатанта является постоянным процессом. Со временем лишь немногих эксплуатантов будут удовлетворять первоначальные разрешения, предусмотренные выданными им ROC. Расширяющиеся возможности рынка будут побуждать эксплуатанта менять модели/типы ДПАС и добиваться утверждения для работы на новых направлениях, требующих других дополнительных возможностей. Государство должно требовать проведения дополнительных технических оценок до выдачи официальных письменных документов, утверждающих внесение любых изменений в первоначальный ROC, и других разрешений. По возможности для определения масштабов предстоящей государственной оценки до выдачи официального документа каждый запрос следует рассматривать на основе первоначально выданного разрешения.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС	Глава/Стр.:	ДОП Е/12
	Дополнительный Инструктивный Материал		

ДОПОЛНЕНИЕ - Е: МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ (MEL)

Дополнительный материал к п. 6.1.3 главы 6

1. В том случае, если отступления от требований государств при сертификации ДПВС не допускаются, ДПАС не могут выполнять полет до тех пор, пока все системы и оборудование не будут функционировать нормально. Опыт показал, что в течение короткого времени может допускаться наличие некоторых неисправностей, если остальные нормально функционирующие системы и оборудование позволяют безопасно продолжать полеты.
2. До тех пор, пока Агентство «Узавиация» не утвердит минимальный перечень оборудования (MEL), определяющий системы и компоненты оборудования ДПВС и ПДП, которые могут не работать на момент начала полета, полеты не могут выполняться при неисправности систем или оборудования.
3. Следовательно, для каждого ДПВС и ПДП необходимо иметь утвержденный государством эксплуатанта минимальный перечень оборудования, составленный на основе типового минимального перечня оборудования, разработанного для типа, соответственно, ДПВС и ПДП, организацией, ответственной за типовую конструкцию, совместно с государством разработчика.
4. Агентство «Узавиация» должно требовать от эксплуатанта составления минимального перечня оборудования, позволяющего эксплуатировать ДПАС при выходе из строя некоторых систем или оборудования при условии сохранения приемлемого уровня безопасности полетов.
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 оборудования заключается в том, чтобы разрешить безопасную эксплуатацию ДПАС 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 полетов до недопустимого предела и/или чрезмерному увеличению нагрузки на внешний летный экипаж.
7. При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов 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 государства регистрации или государства эксплуатанта, 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, надлежащим образом указываться (снабжаться пояснительными надписями), и все такие компоненты оборудования ДПВС или ПДП

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП Е/13
	Дополнительный Инструктивный Материал		

следует указывать в журнале технического состояния для информирования внешнего летного экипажа и персонала технического обслуживания о неработающей системе или оборудовании. Такая информация должна также передаваться в рамках процесса передачи управления другому ПДП.

9. Для конкретной системы или компонента оборудования, принимаемых в качестве неработающих, может потребоваться установить порядок технического обслуживания до начала полета с целью отключения или изолирования данной системы или компонента оборудования. Может потребоваться также разработать соответствующий порядок действий внешнего летного экипажа.

10. Обязанности внешнего командира воздушного судна при приеме ДПАС для производства полета с отклонениями, предусмотренными минимальным перечнем оборудования, указаны в п. 4.3.1 главы 4.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Уровни (RFFS)	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП F/1

ДОПОЛНЕНИЕ - F: 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. Инструктивные указания по разработке эксплуатационных документов подготовлены государственными и отраслевыми организациями, и ими 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 документе инструктивные указания касаются основных аспектов процесса разработки системы документации эксплуатанта по безопасности полетов с соблюдением положений п. 3.3.6 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 следующим образом:

- а) критическая по времени информация, например информация, которая может поставить под угрозу безопасность операции, если не будет немедленно представлена;

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Уровни (RFFS)	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП F/2

- b) чувствительная по времени информация, например информация, которая может неблагоприятно повлиять на уровень безопасности операции или задержать ее, если не будет представлена через короткий период времени;
- c) часто используемая информация;
- d) справочная информация, например информация, которая требуется для выполнения операции, но не имеет отношения к подпунктам b) или c) выше;
- e) информация, которая может быть сгруппирована на основе этапа операции, на котором она используется.

2.3 Критическая по времени информация должна размещаться в начале документов и особо выделяться в системе документации по безопасности полетов.

2.4 Критическая по времени информация, чувствительная по 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 документации по безопасности полетов, должны иметь определения.

4.3 Система документации по безопасности полетов должна обеспечивать стандартизацию всех типов документов, в том числе по стилю изложения, терминологии, использованию графиков и символов, а также формату 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.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Уровни (RFFS)	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП F/3

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, чтобы это было важно для эксплуатации и целесообразно для эксплуатационного персонала. Такой контроль должен предусматривать надлежащую систему обратной связи для получения предложений от 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, государство эксплуатанта, государство разработчика, государство регистрации, изготовителей и поставщиков оборудования.

6.2 Эксплуатанты должны разработать систему сбора, рассмотрения и рассылки информации с целью обработки данных об изменениях, которые вводятся эксплуатантом, включая:

- a) изменения, связанные с установкой нового оборудования;
- b) изменения, обусловленные опытом эксплуатации;
- c) изменения в методах и процедурах эксплуатанта;
- d) изменения в сертификате эксплуатанта;
- e) изменения с целью обеспечения стандартизации в рамках всего парка.

6.3 Система документации по безопасности полетов должна пересматриваться:

- a) 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) после технологических изменений (внедрение нового оборудования);
- d) после изменения правил, касающихся безопасности полетов.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Уровни (RFFS)	Глава/Стр.:	ДОП F/4

6.4 Эксплуатанты должны разработать методы передачи новой информации. Такие конкретные методы должны учитывать степень срочности передачи.

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.

ДОПОЛНЕНИЕ G. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ, КАСАЮЩИЙСЯ УТВЕРЖДЕННЫХ ПОЛЕТОВ ДПАС С ОДНИМ ДВИГАТЕЛЕМ НАД ГУСТОНАСЕЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ

Зарезервировано для будущего использования.

ДОПОЛНЕНИЕ H. СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПОСАДКИ, КОЛЛИМАТОРНЫЙ ИНДИКАТОР (HUD) ИЛИ ЭКВИВАЛЕНТНЫЕ ИНДИКАТОРЫ И СИСТЕМЫ ВИЗУАЛИЗАЦИИ

Дополнительный материал к п. 4.2.9.2 главы 4 и п. 6.23 главы 6

Примечание. Следует руководствоваться инструктивным материалом, содержащимся в "Руководстве по всепогодным полетам" (DOC 9365). Материал настоящего дополнения будет подготавливаться по мере разработки специфических вариантов конструкции ДПАС.

ДОПОЛНЕНИЕ I. УРОВНИ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО И ПРОТИВОПОЖАРНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (RFFS)

Дополнительный материал к главы 4

Примечание. SARPS в отношении ДПАС в настоящее время не рассматривают ДПВС с людьми на борту. Тем не менее, приведенный ниже текст включен с целью отразить уровень защиты, который требуется для минимизации последствий авиационного происшествия с ДПВС на аэродроме, в том числе при наличии любого груза на борту.

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 ДПВС, использующие аэродромы в различных целях. Данный инструктивный материал не освобождает эксплуатанта от обязательства гарантировать предоставление приемлемого уровня защиты для предполагаемого к использованию ДПВС.

1.2 Базовые концепции

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Уровни (RFFS)	Глава/Стр.:	ДОП F/5

1.2.1 Для целей планирования полетов эксплуатант ДПВС должен использовать аэродром или вертодром, категория RFFS которого согласно требованиям п. 9.2 главы 9 тома I Приложения 14 (для самолетов) или главы 6 тома II Приложения 14 (для вертолетов) соответствует категории RFFS для ДПВС или превышает ее. Однако некоторые используемые в настоящее время аэродромы не отвечают этим требованиям. Кроме того, положения томов I и II Приложения 14 определяют уровень RFFS на аэродроме или вертодроме, который должен обеспечиваться для ДПВС, обычно использующих этот аэродром; таким образом, этот уровень обеспечиваемой RFFS защиты не учитывает ДПВС, для которых аэродром выбирается в качестве запасного аэродрома.

1.2.2 Если на аэродроме имеет место временное снижение возможностей RFFS, то положения п. 2.11.3 тома I Приложения 14 и п. 2.7.3 тома II Приложения 14 требуют: "Изменения в уровне защиты, обычно обеспечиваемой на аэродроме или вертодроме в области спасания 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 ДПВС и частоту полетов на этот аэродром;
- b) в отношении запасного аэродрома разницу между категорией RFFS для аэродрома и категорией RFFS для ДПВС 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 для безопасности полетов, осуществляемого в рамках его системы управления безопасностью полетов (СУБП), с тем чтобы можно было гарантировать максимальный общий уровень безопасности полетов.

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 аэродрома.

1.2.6 Приводимый ниже инструктивный материал предназначен для оказания помощи эксплуатантам при проведении оценки, предусматриваемой в п. 4.1.3 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 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 ДПВС. Категория, выведенная из приведенной в томе I Приложения

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Уровни (RFFS)	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП F/6

14 таблицы 9-1 (для самолетов) или таблицы 6-1 тома II Приложения 14 (для вертолетов) для данного типа ДПВС .

3. МИНИМАЛЬНАЯ 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 ДПВС. Тем не менее, если на одном или нескольких аэродромах, которые должны быть указаны в рабочем плане полета, не обеспечивается необходимая для ДПВС категория RFFS, то эксплуатант должен убедиться в том, что на конкретном аэродроме обеспечивается уровень категории RFFS, который считается приемлемым на основе оценки риска для безопасности полетов, проведенной в рамках системы управления безопасностью полетов (СУБП) эксплуатанта. При определении приемлемых уровней категорий RFFS в таких ситуациях эксплуатант может использовать критерии, указанные в таблице I-1 и таблице I-2 ниже. 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 тома I Приложения 14 (для самолетов) или в главе 6 тома II Приложения 14 (для вертолетов), следует согласовывать между эксплуатантом ДПАС и эксплуатантом аэродрома.

3.1.1.2 В отношении аэродромов вылета и аэродромов назначения на этапе планирования полета приемлемые уровни обеспечиваемой RFFS защиты должны быть равны значениям, указанным в таблице I-1, или превышать их .

Таблица F-1. Приемлемая категория аэродрома применительно к аварийно-пасательной 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 ДПВС . Когда эксплуатант провел надлежащую оценку риска на одну ступень ниже категории RFFS для ДПВС или на две ступени ниже категории RFFS для ДПВС в случае временного снижения уровня на период 72 ч или менее, но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для ДПВС с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и не ниже категории 1 для прочих ДПВС

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,

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Уровни (RFFS)	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП F/7

выбранного в качестве запасного, может быть равным указанным ниже значениям, или превышать их, указанным в таблице F-2.

Таблица I-2. Приемлемая категория аэродрома применительно к аварийно-спасательной и противопожарной службам (запасные аэродромы)

<p>Аэродромы (Требуется указать в рабочем плане полета)</p> <p><i>Примечание. Если конкретный аэродром используется для нескольких целей, применяется наивысшая требуемая категория, соответствующая конкретной цели на момент предполагаемого использования</i></p>	<p>Приемлемый уровень обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома (С учетом опубликованной категории RFFS для аэродрома, включая любые изменения согласно NOTAM)</p>
<p>Запасной аэродром при вылете и запасной аэродром пункта назначения</p>	<p>В том случае, если эксплуатантом выполнена приемлемая оценка риска для безопасности полетов:</p> <p>на две ступени ниже категории RFFS для ДПВС, или</p> <p>на три ступени ниже категории RFFS для ДПВС в случае временного снижения уровня на период 72 часа или менее,</p> <p>но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для ДПВС с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и не ниже категории 1 для прочих ДПВС</p>
<p>Запасные аэродромы на маршруте</p>	<p>Если эксплуатант аэродрома уведомляется не менее чем за 30 мин. до прибытия ДПВС, минимум категория 4 RFFS для аэродрома для ДПВС с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и категория 1 RFFS для прочих ДПВС.</p> <p>Если эксплуатант аэродрома может быть уведомлен менее чем за 30 мин. до прибытия ДПВС:</p> <p>на две ступени ниже категории RFFS для ДПВС, или</p> <p>на три ступени ниже категории RFFS для ДПВС в случае временного снижения уровня на период 72 часа или менее,</p> <p>но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для ДПВС с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и не ниже категории 1 для прочих ДПВС</p>

3.1.2 Отклонения

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Уровни (RFFS)	Глава/Стр.:	ДОП F/8

3.1.2.1 Несмотря на инструктивный материал, содержащийся в п. 3.1.1, категория RFFS для аэродрома ниже уровней защиты, указанных в таблицах I-1 и I-2, может быть приемлема, если преобладают другие соображения, например погодные условия, характеристики ВПП, вертодрома или места посадки, или расстояние до запасного аэродрома. Такие отклонения должны основываться на конкретной оценке риска для безопасности полетов, проводимой эксплуатантом в рамках своей системы управления безопасностью полетов (СУБП).

3.1.2.2 Отклонения от категории RFFS для аэродрома могут, помимо прочего, касаться:

- a) нерегулярного полета; или
- b) временного снижения уровня защиты, превышающего 72 ч.

В соответствующих случаях отклонение может применяться для группы аэродромов, выбранных для той же цели для данного типа ДПВС.

3.1.2.3 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.

3.1.2.4 В отношении отклонений от приемлемого RFFS на аэродромах вылета и аэродромах назначения конкретная оценка риска для безопасности полетов эксплуатанта ДПВС для аэродрома, который предполагается использовать в качестве аэродрома вылета или аэродрома назначения, может основываться на следующих элементах:

- a) частота полетов, планируемая эксплуатантом ДПВС с учетом пониженного уровня обеспечиваемой RFFS защиты;
- b) координация между эксплуатантом ДПВС и эксплуатантом аэродрома (например, сокращение времени развертывания путем заблаговременного размещения существующих средств RFFS вдоль ВПП до предполагаемого взлета или посадки).

3.1.2.5 В отношении регулярных полетов указанная координация должна учитывать принципы пп. 9.2.5 и 9.2.6 главы 8 тома I Приложения 14 или п. 6.2.2 главы 6 тома II Приложения 14, которые относятся к эксплуатанту аэродрома или вертодрома, а также возможности изменения категории обеспечиваемого на аэродроме RFFS в рамках ежедневного или сезонного цикла.

3.1.2.6 В отношении отклонений от приемлемого RFFS для запасного аэродрома конкретная оценка риска для безопасности полетов эксплуатанта ДПАС для аэродрома, выбранного в качестве запасного аэродрома при взлете, запасного аэродрома пункта назначения или запасного аэродрома на маршруте, может основываться на следующих элементах:

- a) вероятность эффективного использования рассматриваемого аэродрома;
- b) частота выбора аэродрома для соответствующей цели использования.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Уровни (RFFS)	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП F/9

3.2 В полете

3.2.1 Содержащаяся в руководстве по производству полетов согласно п. 4.1.4 главы 4 информация о категории RFFS для аэродрома, приемлемого на этапе планирования (включая таблицы I-1, I-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 внешний командир воздушного судна может принять решение выполнить посадку на каком-либо аэродроме, независимо от категории RFFS, если в результате надлежащего учета всех преобладающих обстоятельств внешний пилот делает вывод о том, что это менее безопасно, чем изменение маршрута полета.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Справочник По Действующим Положениям, Касающимся Бортовых Самописцев	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП L/10

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 включены 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 Приложении 6, существуют другие требования в Приложении 18 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 ДПВС имущество, за исключением почты.

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.

4. ЭКСПЛУАТАНТ

4.1 Эксплуатанты должны ввести программу обучения по вопросу опасных грузов независимо от того, имеют ли они конкретное утверждение для перевозки опасных грузов в качестве груза. Учебная программа должна охватывать, как минимум, положения в части 1.4 Технических инструкций. Целью программы обучения является обеспечение наличия у персонала квалификации для выполнения любых функций, за выполнение которых он несет ответственность. Переподготовка должна проводиться в пределах 24 месяцев после предшествующей подготовки, за исключением случаев, когда Техническими инструкциями предусмотрено иное.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС	Код №	AR-OPS-001
	Справочник По Действующим Положениям, Касающимся Бортовых Самописцев	Глава/Стр.:	ДОП L/11

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 включали в руководство по производству полетов и/или другие соответствующие руководства, информацию, позволяющую внешним 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 осуществляется производство полетов в соответствии с положениями п. 4.2.3.3 настоящей части.

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 опасного груза 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 оперативное 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.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы ДПАС Справочник По Действующим Положениям, Касающимся Бортовых Самописцев	Код №	AR-OPS-001
		Глава/Стр.:	ДОП L/12

ДОПОЛНЕНИЕ К. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ДПВС, ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ

Зарезервировано для будущего использования.

	Дистанционно пилотируемые авиационные системы	Код №	AR-OPS-001
	ДПАС Справочник По Действующим Положениям, Касающимся Бортовых Самописцев	Глава/Стр.:	ДОП L/13

ДОПОЛНЕНИЕ L. СПРАВОЧНИК ПО ДЕЙСТВУЮЩИМ ПОЛОЖЕНИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ

Зарезервировано для будущего использования.