

Утверждено
Директором Агентства «Узавиация»
Т.А. Назаров




АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Эксплуатация Коммерческих Воздушных Судов (Вертолеты)

Документ №: AR-OPS-003

Редакция / Ревизия:03/00


Дата вступления в силу: 19 августа 2024 года

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/1

0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА


0.1 Содержание

0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА.....	1
0.1 Содержание.....	1
0.2 Список Действительных Страниц	9
0.3 Список Рассылки.....	14
0.4 Запись Поправок и Изменений.....	14
0.5 Аббревиатура и Сокращения	15
0.6 Термины «должен», «следует», «может».....	20
РАЗДЕЛ - I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	1
Глава - 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ	1
Глава - 2. ПРИМЕНЕНИЕ	1
РАЗДЕЛ - II. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ1	1
Глава - 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	1
1.1. СОБЛЮДЕНИЕ ЗАКОНОВ, ПРАВИЛ И ПРОЦЕДУР	1
1.2. СОБЛЮДЕНИЕ ИНОСТРАННЫМ ЭКСПЛУАТАНТОМ ЗАКОНОВ, ПРАВИЛ И ПРОЦЕДУР РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН	2
1.3. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ	3
1.4. УПОТРЕБЛЕНИЕ ПСИХОАКТИВНЫХ ВЕЩЕСТВ	4
Глава - 2. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ	1
2.1. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА.....	1
2.2. СЕРТИФИКАЦИЯ НА ПРАВО ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ И КОНТРОЛЬ.....	1
2.3. ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТАМ	8
2.4. ПРАВИЛА, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ В ПОЛЕТЕ	15
2.5. ОБЯЗАННОСТИ КОМАНДИРА ВЕРТОЛЕТА.....	18
2.6. ОБЯЗАННОСТИ СОТРУДНИКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ/ПОЛЕТНОГО ДИСПЕТЧЕРА.....	18
2.7. РУЧНОЙ БАГАЖ	19
2.8. КОНТРОЛЬ УТОМЛЕНИЯ.....	19
Глава - 3. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ВЕРТОЛЕТОВ.....	1
3.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	1
3.2. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К ВЕРТОЛЕТАМ, СЕРТИФИЦИРОВАННЫМ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ, СОДЕРЖАЩИМИСЯ В ПКМ-№354.	2
3.3. СВЕДЕНИЯ О ПРЕПЯТСТВИЯХ.....	4

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/2

3.4. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОПЕРАЦИЯМ ВЕРТОЛЕТОВ, ВЫПОЛНЯЕМЫМ В СООТВЕТСТВИИ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 3 В ПМУ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ ПО ПВП..... 4


Глава - 4. БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ.....	1
4.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	1
4.2. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ВСЕ ПОЛЕТЫ.....	2
4.3. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ	5
4.4. ПРИБОРЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ДНЕВНЫХ И НОЧНЫХ ПОЛЕТОВ ПО ПВП И ППП.....	9
4.5. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ПОЛЕТЫ НАД ВОДНОЙ ПОВЕРХНОСТЬЮ	10
4.6. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ПОЛЕТЫ НАД СПЕЦИАЛЬНО ОБОЗНАЧЕННЫМИ РАЙОНАМИ СУШИ ¹²	
4.7. АВАРИЙНЫЙ ПРИВОДНОЙ ПЕРЕДАТЧИК (ELT).....	13
4.8. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ВЫСОТНЫЕ ПОЛЕТЫ	13
4.9. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ	14
4.10. ВЕРТОЛЕТЫ, ВЫПОЛНЯЮЩИЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ОБНАРУЖЕНИЕ ОСОБЫХ ЯВЛЕНИЙ ПОГОДЫ	14
4.11. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ СОДЕРЖАЩИМСЯ В ТОМЕ I ПКМ-№58 ТРЕБОВАНИЯМ СЕРТИФИКАЦИИ ПО ШУМУ	14
4.12. МЕСТА ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА НА ВЕРТОЛЕТАХ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ПАССАЖИРОВ	14
4.13. ВЕРТОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОБОРУДОВАНЫ ПРИЕМООТВЕТЧИКОМ, ПЕРЕДАЮЩИМ ДАННЫЕ О БАРОМЕТРИЧЕСКОЙ ВЫСОТЕ	15
4.14. МИКРОФОНЫ.....	15
4.15. СИСТЕМА КОНТРОЛЯ УРОВНЯ ВИБРАЦИИ	15
4.16. ВЕРТОЛЕТЫ, ОБОРУДОВАННЫЕ СИСТЕМАМИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПОСАДКИ, КОЛЛИМАТОРНЫМИ ИНДИКАТОРАМИ (HUD) ИЛИ ЭКВИВАЛЕНТНЫМИ ИНДИКАТОРАМИ, СИСТЕМАМИ ТЕХНИЧЕСКОГО ЗРЕНИЯ С РАСШИРЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ ВИЗУАЛИЗАЦИИ (EVS), СИСТЕМАМИ СИНТЕЗИРОВАННОЙ ВИЗУАЛИЗАЦИИ (SVS) И/ИЛИ КОМБИНИРОВАННЫМИ СИСТЕМАМИ ВИЗУАЛИЗАЦИИ (CVS) 15	
4.17. ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОЛЕТНЫЕ ПЛАНШЕТЫ (EFB)	16
Глава - 5. БОРТОВОЕ СВЯЗНОЕ, НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ВЕРТОЛЕТА И ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ	1
5.1. СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	1
5.2. НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.....	2
5.3. ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ	3
5.4. УСТАНОВКА ОБОРУДОВАНИЯ	3

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/3

5.5.	УПРАВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫМИ НАВИГАЦИОННЫМИ ДАННЫМИ	3
Глава - 6.	ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВЕРТОЛЕТОВ	1
6.1.	ЭКСПЛУАТАНТА, СВЯЗАННЫЕ С ПОДДЕРЖАНИЕМ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ	1
6.2.	РУКОВОДСТВО ЭКСПЛУАТАНТА ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.....	1
6.3.	ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ	2
6.4.	РЕГИСТРИРУЕМЫЕ ДАННЫЕ О ПОДДЕРЖИНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ.....	2
6.5.	ИНФОРМАЦИЯ О СОХРАНЕНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ.....	3
6.6.	МОДИФИКАЦИИ И РЕМОНТЫ.....	3
6.7.	СВИДЕТЕЛЬСТВО О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ	3
6.8.	УЧЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ	3
Глава - 7.	ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ ВЕРТОЛЕТА	1
7.1.	СОСТАВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА	1
7.2.	ОБЯЗАННОСТИ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ	1
7.3.	ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА.....	1
7.4.	КВАЛИФИКАЦИЯ	2
7.5.	СНАРЯЖЕНИЕ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА.....	4
Глава - 8.	СОТРУДНИК ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ/ ПОЛЕТНЫЙ ДИСПЕТЧЕР 1	
Глава - 9.	РУКОВОДСТВА, БОРТОВЫЕ ЖУРНАЛЫ И УЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ.1	
9.1.	ЛЕТНОЕ РУКОВОДСТВО	1
9.2.	РУКОВОДСТВО ЭКСПЛУАТАНТА ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.....	1
9.3.	ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ	2
9.4.	БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ	2
9.5.	УЧЕТ БОРТОВОГО АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ.....	3
9.6.	ЗАПИСИ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ	3
Глава - 10.	ЧЛЕНЫ КАБИННОГО ЭКИПАЖА	1
10.1.	РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ.....	1
10.2.	БЕЗОПАСНОСТЬ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА ВО ВРЕМЯ ПОЛЕТА	1
10.3.	ПОДГОТОВКА	1
Глава - 11.	БЕЗОПАСНОСТЬ	1
11.1.	КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ПРАВИЛ ОБЫСКА ВЕРТОЛЕТА	1
11.2.	ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ.....	1
11.3.	ДОНЕСЕНИЕ ОБ АКТАХ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА	1

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/4

Глава - 12. ГЛАВА. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ	1
12.1. ОБЩИЕ СЛУЧАИ ПРИМЕНЕНИЯ.....	1
12.2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВ.....	1
12.3. ЭКСПЛУАТАНТЫ БЕЗ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО УТВЕРЖДЕНИЯ НА ПЕРЕВОЗКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В КАЧЕСТВЕ ГРУЗА	1
12.4. ЭКСПЛУАТАНТЫ СО СПЕЦИАЛЬНЫМ УТВЕРЖДЕНИЕМ НА ПЕРЕВОЗКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В КАЧЕСТВЕ ГРУЗА	2
12.5. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ.....	3
12.6. ВНУТРЕННИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ АВИАТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	3
РАЗДЕЛ - III. МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ	1
Глава - 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	1
1.1. СОБЛЮДЕНИЕ ЗАКОНОВ, ПРАВИЛ И ПРОЦЕДУР	2
1.2. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ	2
1.3. УПОТРЕБЛЕНИЕ ПСИХОАКТИВНЫХ ВЕЩЕСТВ	3
1.4. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УТВЕРЖДЕНИЯ.....	3
Глава - 2. ГЛАВА. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ	1
2.1. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И ИХ СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ	1
2.2. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ ВЕРТОДРОМА ИЛИ МЕСТА ПОСАДКИ.....	1
2.3. ПРЕДПОЛЕТНЫЙ ИНСТРУКТАЖ	2
2.4. ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВЕРТОЛЕТОВ И МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ	3
2.5. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ СВОДКИ И ПРОГНОЗЫ	3
2.6. ОГРАНИЧЕНИЯ, НАЛАГАЕМЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИМИ УСЛОВИЯМИ	3
2.7. ЗАПАСНЫЕ ВЕРТОДРОМЫ	4
2.8. ТРЕБОВАНИЯ К ТОПЛИВУ И МАСЛУ	5
2.9. УПРАВЛЕНИЕ РАСХОДОМ ТОПЛИВА В ПОЛЕТЕ	6
2.10. ЗАПАС КИСЛОРОДА	7
2.11. ПОЛЬЗОВАНИЕ КИСЛОРОДОМ	8
2.12. ИНСТРУКТАЖ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ В ПОЛЕТЕ.....	8
2.13. ПЕРЕДАЧА ПИЛОТАМИ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ ДОНЕСЕНИЙ	8
2.14. ОПАСНЫЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА	8
2.15. ГОДНОСТЬ ПО СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА	8
2.16. ЧЛЕНЫ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА НА СВОИХ РАБОЧИХ МЕСТАХ	8
2.17. СХЕМЫ ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ	9
2.18. ИНСТРУКТАЖ: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	9
2.19. ЗАПРАВКА С ПАССАЖИРАМИ НА БОРТУ ИЛИ ПРИ ВРАЩАЮЩИХСЯ НЕСУЩИХ ВИНТАХ.....	9

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/5

2.20. ПОЛЕТЫ НАД ВОДНОЙ ПОВЕРХНОСТЬЮ 10

**Глава - 3. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ
ХАРАКТЕРИСТИК ВЕРТОЛЕТОВ 1**

3.1. Вертолет эксплуатируется:..... 1

**Глава - 4. БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ
ДОКУМЕНТАЦИЯ ВЕРТОЛЕТА..... 1**

4.1. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ВСЕ ПОЛЕТЫ..... 1

4.2. ПРИБОРЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ДНЕВНЫХ И НОЧНЫХ
ПОЛЕТОВ ПО ПВП И ППП..... 3

4.3. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ПОЛЕТЫ НАД ВОДНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ 4

4.4. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ПОЛЕТЫ НАД СПЕЦИАЛЬНО ОБОЗНАЧЕННЫМИ РАЙОНАМИ
СУШИ5

4.5. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ВЫСОТНЫЕ ПОЛЕТЫ 6

4.6. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ СОДЕРЖАЩИМСЯ В
ТОМЕ I ПКМ-№58 ТРЕБОВАНИЯМ СЕРТИФИКАЦИИ ПО ШУМУ 6

4.7. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ 6

4.8. АВАРИЙНЫЙ ПРИВОДНОЙ ПЕРЕДАТЧИК (ELT)..... 9

4.9. ВЕРТОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОБОРУДОВАНЫ ПРИЕМООТВЕТЧИКОМ,
ПЕРЕДАЮЩИМ ДАННЫЕ О БАРОМЕТРИЧЕСКОЙ ВЫСОТЕ 10

4.10. МИКРОФОНЫ..... 10

4.11. ВЕРТОЛЕТЫ, ОБОРУДОВАННЫЕ СИСТЕМАМИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПОСАДКИ,
КОЛЛИМАТОРНЫМИ ИНДИКАТОРАМИ (HUD) ИЛИ ЭКВИВАЛЕНТНЫМИ
ИНДИКАТОРАМИ, СИСТЕМАМИ ТЕХНИЧЕСКОГО ЗРЕНИЯ С РАСШИРЕННЫМИ
ВОЗМОЖНОСТЯМИ ВИЗУАЛИЗАЦИИ (EVS), СИСТЕМАМИ СИНТЕЗИРОВАННОЙ
ВИЗУАЛИЗАЦИИ (SVS) И/ИЛИ КОМБИНИРОВАННЫМИ СИСТЕМАМИ ВИЗУАЛИЗАЦИИ
(CVS) 10

4.12. ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОЛЕТНЫЕ ПЛАНШЕТЫ (EFB) 11

4.13. ВЕРТОЛЁТЫ, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫЕ НА ОСНОВЕ СОГЛАШЕНИЯ,
ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 BIS 12

**Глава - 5. БОРТОВОЕ СВЯЗНОЕ, НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
ВЕРТОЛЕТА И ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ 1**

5.1. СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ 1


5.2. НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ..... 2

5.3. ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ 3


Глава - 6. ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВЕРТОЛЕТОВ 1

6.1. ОБЯЗАННОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА, СВЯЗАННЫЕ С ПОДДЕРЖАНИЕМ ЛЕТНОЙ
ГОДНОСТИ 1


6.2. РЕГИСТРИРУЕМЫЕ ДАННЫЕ О ПОДДЕРЖАНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ 1

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/6

6.3.	ИНФОРМАЦИЯ О СОХРАНЕНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ.....	2
6.4.	МОДИФИКАЦИИ И РЕМОНТЫ.....	2
6.5.	СВИДЕТЕЛЬСТВО О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ	2
Глава - 7.	ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ ВЕРТОЛЕТА	1
7.1.	КВАЛИФИКАЦИЯ	1
7.2.	СОСТАВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА	1
	ДОБАВЛЕНИЯ	1
	ДОБАВЛЕНИЕ 1. КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ЭКСПЛУАТАНТАМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.....	1
1.	ОСНОВНОЕ АВИАЦИОННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО	1
2.	КОНКРЕТНЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ.....	1
3.	ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА И ФУНКЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	1
4.	КВАЛИФИЦИРОВАННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ПЕРСОНАЛ.....	1
5.	ТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ, СРЕДСТВА И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ВАЖНОЙ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ИНФОРМАЦИИ.....	2
6.	ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ВЫДАЧЕ СЕРТИФИКАТОВ.....	2
7.	ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ПОСТОЯННОМУ НАДЗОРУ	2
8.	РАЗРЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.....	2
	ДОБАВЛЕНИЕ 2. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОПЕРАЦИЯМ ВЕРТОЛЕТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 3 В ПРИБОРНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ПМУ)	3
	ДОБАВЛЕНИЕ 3. СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА (СЭ).....	1
1.	ЦЕЛЬ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ.....	1
2.	ФОРМАТ СЭ	1
3.	ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ ДЛЯ КАЖДОЙ МОДЕЛИ ВОЗДУШНОГО СУДНА.....	2
	ДОБАВЛЕНИЕ 4. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ	1
1.	ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ.....	1
2.	САМОПИСЕЦ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ (FDR) И БОРТОВАЯ СИСТЕМА РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ (ADRS)	3
3.	БОРТОВОЙ РЕЧЕВОЙ САМОПИСЕЦ (CVR) И СИСТЕМА РЕГИСТРАЦИИ ЗВУКОВОЙ ОБСТАНОВКИ В КАБИНЕ ЭКИПАЖА (CARS)	4
4.	БОРТОВОЙ РЕГИСТРАТОР ВИЗУАЛЬНОЙ ОБСТАНОВКИ (AIR) И БОРТОВАЯ СИСТЕМА РЕГИСТРАЦИИ ВИЗУАЛЬНОЙ ОБСТАНОВКИ (AIRS)	5
5.	РЕГИСТРАТОР ЛИНИИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ (DLR)	5

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/7

6.	ПРОВЕРКИ БОРТОВЫХ СИСТЕМ РЕГИСТРАЦИИ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ	6
ДОБАВЛЕНИЕ 5. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УТВЕРЖДЕНИЯ ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ.....1		
1.	ЦЕЛЬ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ.....	1
2.	ФОРМАТ СПЕЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ.....	1
ДОБАВЛЕНИЕ 6. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis.....1		
1.	Цель и сфера применения	1
2.	Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, для коммерческого воздушного транспорта	1
3.	Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, для авиации общего назначения.....	3
ДОБАВЛЕНИЕ 7. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С УТОМЛЕНИЕМ (FRMS)1		
1.	ПОЛИТИКА И ДОКУМЕНТАЦИЯ В ОТНОШЕНИИ FRMS.....	1
2.	ПРОЦЕССЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С УТОМЛЕНИЕМ	2
3.	ПРОЦЕССЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ С ПОМОЩЬЮ FRMS	3
4.	ПРОЦЕССЫ ПРОДВИЖЕНИЯ FRMS	4
ДОБАВЛЕНИЕ 8. СОДЕРЖАНИЕ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ 1		
1.	СТРУКТУРА.....	1
2.	СОДЕРЖАНИЕ.....	1
ДОПОЛНЕНИЯ.....1		
ДОПОЛНЕНИЕ А. ЗАПАСЫ МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ1		
ДОПОЛНЕНИЕ В. МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ (MEL).....1		
ДОПОЛНЕНИЕ С. СЕРТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА1		
1.	ЦЕЛЬ И РАМКИ ПРИМЕНЕНИЯ.....	1
2.	ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ОЦЕНКИ БЕЗОПАСНОСТИ.....	1
3.	РАЗРЕШЕНИЯ.....	4
4.	ДРУГИЕ СООБРАЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ УТВЕРЖДЕНИЯ ИЛИ ПРИНЯТИЯ	8
5.	ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ	8
6.	ИЗМЕНЕНИЕ СЕРТИФИКАТОВ ЭКСПЛУАТАНТА	8
ДОПОЛНЕНИЕ D. СИСТЕМА ДОКУМЕНТАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ1		
1.	ВВЕДЕНИЕ	1
2.	СТРУКТУРА.....	1
3.	АПРОБАЦИЯ.....	2

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/8

4.	СОСТАВЛЕНИЕ.....	2
5.	ВНЕДРЕНИЕ.....	2
6.	ИЗМЕНЕНИЕ	2


ДОПОЛНЕНИЕ Е. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ В ОТНОШЕНИИ ОПЕРАЦИЙ ВЕРТОЛЕТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 3 В ПРИБОРНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ПМУ)	1
---	----------

ДОПОЛНЕНИЕ F. СПРАВОЧНИК ПО ДЕЙСТВУЮЩИМ ПОЛОЖЕНИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ	1
---	----------

1.	ВВЕДЕНИЕ	1
2.	ЗАГОЛОВКИ ТАБЛИЦ.....	2
3.	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	3
4.	ПРИМЕРЫ	3

ДОПОЛНЕНИЕ G. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ	1
--	----------

1.	ЦЕЛЬ И РАМКИ ПРИМЕНЕНИЯ.....	1
2.	ОПРЕДЕЛЕНИЯ	1
3.	ГОСУДАРСТВА	1
4.	ЭКСПЛУАТАНТ.....	1

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/9

0.2 Список Действительных Страниц

Глава 0		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
7	19.АВГ.2024	00
8	19.АВГ.2024	00
9	19.АВГ.2024	00
10	19.АВГ.2024	00
11	19.АВГ.2024	00
12	19.АВГ.2024	00
13	19.АВГ.2024	00
14	19.АВГ.2024	00
15	19.АВГ.2024	00
16	19.АВГ.2024	00
17	19.АВГ.2024	00
18	19.АВГ.2024	00
19	19.АВГ.2024	00
20	19.АВГ.2024	00
Раздел – I; Глава 1		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
7	19.АВГ.2024	00
8	19.АВГ.2024	02
9	19.АВГ.2024	02
10	19.АВГ.2024	00
11	19.АВГ.2024	02
12	19.АВГ.2024	00
13	19.АВГ.2024	00
14	19.АВГ.2024	00
15	19.АВГ.2024	00

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



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –
ВЕРТОЛЕТЫ**

Код №

AR-OPS-003

Глава/Стр.

0/10

Администрирование и Контроль Документа

Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	01
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
Раздел – II; Глава 4		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	01
3	19.АВГ.2024	01
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	01
7	19.АВГ.2024	01
8	19.АВГ.2024	01
9	19.АВГ.2024	01
10	19.АВГ.2024	01
11	19.АВГ.2024	00
12	19.АВГ.2024	01
13	19.АВГ.2024	00
14	19.АВГ.2024	01
15	19.АВГ.2024	01
16	19.АВГ.2024	00
Раздел – II; Глава 5		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
Раздел – II; Глава 6		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	01
4	19.АВГ.2024	00

Раздел – II; Глава 7		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
Раздел – II; Глава 8		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	01
Раздел – II; Глава 9		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	01
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
Раздел – II; Глава 10		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Раздел – II; Глава 11		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Раздел – II; Глава 12		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	01



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –
ВЕРТОЛЕТЫ**

Код №

AR-OPS-003

Глава/Стр.

0/11

Администрирование и Контроль Документа

4	19.АВГ.2024	00
Раздел – III; Глава 1		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	01
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
Раздел – III; Глава 2		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	02
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	01
6	19.АВГ.2024	00
7	19.АВГ.2024	00
8	19.АВГ.2024	01
9	19.АВГ.2024	01
10	19.АВГ.2024	00
Раздел – III; Глава 3		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Раздел – III; Глава 4		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	01
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	01
5	19.АВГ.2024	01
6	19.АВГ.2024	01
7	19.АВГ.2024	01
8	19.АВГ.2024	01
9	19.АВГ.2024	01
10	19.АВГ.2024	01

11	19.АВГ.2024	00
12	19.АВГ.2024	01
Раздел – III; Глава 5		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	01
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
Раздел – III; Глава 6		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Раздел – III; Глава 7		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
ДОБАВЛЕНИЕ.-1		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	01
2	19.АВГ.2024	00
ДОБАВЛЕНИЕ.-2		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
ДОБАВЛЕНИЕ.-3		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –
ВЕРТОЛЕТЫ**

Администрирование и Контроль Документа

Код №


AR-OPS-003

Глава/Стр.


0/12

2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
ДОБАВЛЕНИЕ.-4		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	01
5	19.АВГ.2024	01
6	19.АВГ.2024	00
7	19.АВГ.2024	00
8	19.АВГ.2024	00
9	19.АВГ.2024	00
10	19.АВГ.2024	00
11	19.АВГ.2024	00
12	19.АВГ.2024	00
13	19.АВГ.2024	00
14	19.АВГ.2024	00
15	19.АВГ.2024	00
16	19.АВГ.2024	00
ДОБАВЛЕНИЕ.-5		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
ДОБАВЛЕНИЕ.-6		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	01
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
ДОБАВЛЕНИЕ.-7		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №

1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
ДОБАВЛЕНИЕ.-8		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
Дополнение - А.-		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	01
2	19.АВГ.2024	00
Дополнение - В.-		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Дополнение – С.-		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
5	19.АВГ.2024	00
6	19.АВГ.2024	00
7	19.АВГ.2024	00
8	19.АВГ.2024	00
Дополнение – D.-		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/13

3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	00
Доподнение – Е.-		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
Доподнение – F.-		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00
3	19.АВГ.2024	00
4	19.АВГ.2024	01
Доподнение – G.-		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	19.АВГ.2024	00
2	19.АВГ.2024	00

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/14

0.3 Список Рассылки

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

(S) Soft Copy - (Электронная версия)

(H) Hard Copy – (Печатная версия)


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

0.4 Запись Поправок и Изменений

Издание/ Ревизия №:	Дата Издания/ Ревизии:	Введено в силу:	Причина:
Издание №01	24.АПР.2023		
Изд.02, Рев.00	26.МАЯ.2023	26.МАЯ.2023	
Изд.02, Рев.01	07.ИЮНЯ.2024	07.ИЮНЯ.2024	Рекомендации ИКАО имплементированы (внедрены) в авиационных правилах как требования
Изд.03, Рев.00	19.АВГ.2024	19.АВГ.2024	Внедрение Поправки ИКАО № 25 к Приложению 6 Часть 3


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.


	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/15

0.5 Аббревиатура и Сокращения


АСУП	автоматическая система управления полетом
БСПС	бортовая система предупреждения столкновений
ВГА	ведомство гражданской авиации
ВМУ	визуальные метеорологические условия
гПа	Гектопаскаль
д. рт. ст.	дюймов ртутного столба
кат. I	категория I
кат. II	категория II
кат. III	категория III
кг	килограмм
км	километр
кН	килоньютон
м	метр
мбар	миллибар
МГц	Мегагерц
м. миля	морская миля
ОВД	обслуживание воздушного движения
ОрВД	организация воздушного движения
ПВП	правила визуальных полетов
ПДПВ	потребная дистанция прерванного взлета
ПМУ	приборные метеорологические условия
ППП	правила полетов по приборам
РПД	располагаемая посадочная дистанция (для вертолета)
СИ	Международная система единиц
см	Сантиметр
СЭ	сертификат эксплуатанта

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/16


УВД	управление воздушным движением
уз	узел
фут	Фут
ЧМ	частотная модуляция
ADRS	бортовая система регистрации данных
ADS-C	контрактное автоматическое зависимое наблюдение
AIR	бортовой регистратор визуальной обстановки
AIRS	бортовая система регистрации визуальной обстановки
АОС	авиационный оперативный контроль
APCH	заход на посадку
AR	санкционируемые требуемые
ATN	сеть авиационной электросвязи
CARS	система регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа
CFIT	столкновение исправного воздушного судна с землей
COMAT	материалы эксплуатанта
CPDLC	связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных
CVR	бортовой речевой самописец
CVS	комбинированная система визуализации
DA	абсолютная высота принятия решения
DA/H	абсолютная/относительная высота принятия решения
DH	относительная высота принятия решения
DLR	регистратор линии передачи данных
DLRS	система регистрации линии передачи данных
DME	дальномерное оборудование
EFB	электронный полетный планшет
EFIS	электронная система пилотажного оборудования воздушного судна

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/17

EGT	температура выхлопных газов
EICAS	система индикации работы двигателя и предупреждения экипажа
ELT	аварийный приводной передатчик
ELT(AF)	автоматический стационарный ELT
ELT(AP)	автоматический переносной ELT
ELT(AD)	автоматический разvertываемый ELT
ELT(S)	аварийно-спасательный ELT
EPR	степень повышения давления в двигателе
EUROCAE	Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации
EVS	система технического зрения с расширенными возможностями визуализации
FANS	будущие аэронавигационные системы
FATO	зона конечного этапа захода на посадку и взлета
FDR	самописец полетных данных
g	нормальное ускорение
HUD	коллиматорный индикатор
HUMS	система контроля за состоянием и работоспособностью вертолета
IGE	в зоне влияния земли
ILS	система посадки по приборам
LDAN	располагаемая посадочная дистанция
LDP	точка принятия решения на посадку
LDRH	потребная посадочная дистанция
LED	светодиод
MDA	минимальная абсолютная высота снижения
MDA/H	минимальная абсолютная/относительная высота снижения
MDH	минимальная относительная высота снижения
MEL	минимальный перечень оборудования

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/18

MLS	микроволновая система посадки
MMEL	типовой минимальный перечень оборудования
MOPS	стандарты минимальных эксплуатационных характеристик
N1	число оборотов компрессора низкого давления (двухступенчатый компрессор); число оборотов вентилятора (трехступенчатый компрессор)
NVIS	система ночного видения
OCA	абсолютная высота пролета препятствий
OCA/H	абсолютная/относительная высота пролета препятствий
OCH	относительная высота пролета препятствий
OEI	с одним неработающим двигателем
OGE	вне зоны влияния земли
PANS	PANS
PBC	связь, основанная на характеристиках
PBN	навигация, основанная на характеристиках
PBS	наблюдение, основанное на характеристиках
PNR	рубеж возврата
psi	фунт на квадратный дюйм
R	радиус несущего винта
RCP	требуемые характеристики связи
RNAV	зональная навигация
RNP	требуемые навигационные характеристики
RSP	требуемые характеристики наблюдения
RTCA	Радиотехническая авиационная комиссия
RVR	дальность видимости на ВПП
SOP	стандартные эксплуатационные процедуры
SVS	система синтезированной визуализации
T ₄	температура выходящих газов

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/19

TDP	точка принятия решения при взлете
TIT	температура газов перед турбиной
TLOF	зона приземления и отрыва
TODAH	располагаемая взлетная дистанция (для вертолета)
TODRH	потребная взлетная дистанция (для вертолета)
UTC	всемирное координированное время
VNAV	вертикальная зональная навигация
V _{TOSS}	безопасная скорость взлета. Минимальная скорость, при которой происходит набор высоты с неработающим критическим двигателем, при этом остальные двигатели работают в рамках утвержденных эксплуатационных пределов
V _y	наилучший показатель скорости набора высоты
УРАПИ	Управление расследования авиационных происшествий и инцидентов при Министерстве транспорта Республики Узбекистан
Агентство «Узавиация»	Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта Республики Узбекистан. Выполняет функции авиационной администрации.

Условные обозначения

°C – градусы Цельсия

% – процент

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/20

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.

Администрирование и Контроль

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

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

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/1

РАЗДЕЛ - I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Глава - 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В тех случаях, когда нижеуказанные термины употребляются в требованиях по производству международных полетов вертолетов, они имеют следующие значения:

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

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

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

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

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

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


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

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

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

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

Автоматически развертываемый ELT (ELT(AD)) – ELT, который неподвижно закрепляется

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-I-1/2
Определения			

на борту воздушного судна и автоматически разворачивается, и срабатывает в результате удара, а, в некоторых случаях, также приводится в действие гидростатическими датчиками. Предусмотрено также его разворачивание вручную.

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

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

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

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

Базовое воздушное судно. Воздушное судно с минимальным составом оборудования, требуемым для выполнения предполагаемого взлёта, захода на посадку и посадки.

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

Благоприятная обстановка. Обстановка, в которой:

- a) возможно выполнить безопасную вынужденную посадку вследствие подходящего характера поверхности и окружающей обстановки,
- b) находящиеся на борту вертолета люди могут быть надлежащим образом защищены от воздействия внешних условий,
- c) обеспечивается разворачивание/возможность проведения поисково-спасательных операций с учетом предполагаемых внешних воздействий и d) оцененный риск создания угрозы для безопасности людей или имущества на земле является приемлемым.

Примечание. Те части стесненного района, которые отвечают приведенным выше требованиям, считаются благоприятными.


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

Контейнер автоматически разворачиваемого бортового самописца (ADFR). Комбинация самописца, установленного на борту воздушного судна, который может автоматически отделяться от воздушного судна.

Вертодром. Аэродром или определенная площадка на сооружении, предназначенные полностью или частично для прибытия, отправления и движения вертолетов по поверхности.

Примечание 1. Во всех случаях, когда в настоящей части используется термин "вертодром", имеется в виду, что этот термин также распространяется на аэродромы, которые в основном предназначены для обслуживания самолетов.

Примечание 2. Вертолеты могут выполнять полеты на площадки или с площадок, которые

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/3

не являются вертодромами.

Вертодром, приподнятый над поверхностью. Вертодром, расположенный на приподнятой над землей конструкции.

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

Примечание. Некоторые государства используют термин "винтокрыл" вместо термина "вертолет".

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

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

Примечание. Установленные минимумы содержатся в AR-GEN-001.

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

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

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

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

Государство аэродрома. Государство, на территории которого расположен аэродром.


Примечание. Государство аэродрома включает вертодромы и места посадки

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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся вариантов определения основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения, содержится в Руководстве по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации GM-GEN-027

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

Примечание. В случае регистрации воздушного судна какого-либо международного эксплуатационного агентства не на основе национальной принадлежности государства, входящие в это агентство, обязаны солидарно нести ответственность, которая в соответствии с Чикагской конвенцией возлагается на государство регистрации. См. в связи с этим резолюцию Совета от 14 декабря 1967 года о национальной принадлежности и регистрации воздушных судов, эксплуатируемых международными эксплуатационными агентствами, которая приводится в документе "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта GM-GEN-029

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/4

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

Густонаселенный район. Применительно к городу или населенному пункту – любой район, используемый главным образом для проживания, коммерческой деятельности или отдыха.

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

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

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

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

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

Запасной вертодром пункта назначения. Запасной аэродром, на котором сможет произвести посадку вертолет в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на вертодроме намеченной посадки.

Примечание. Вертодром, с которого производится вылет вертолета, также может быть запасным вертодромом на маршруте или запасным вертодромом пункта назначения для данного вертолета.


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

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

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

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

Заход на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA). Совместимая со схемами захода на посадку в установившемся режиме техника пилотирования на конечном

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/5

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

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

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

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

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

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

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


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

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

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

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

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.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/6

Максимальная масса. Максимальная сертифицированная взлетная масса.

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

Примечание 1. Минимальная абсолютная высота снижения (MDA) отсчитывается от среднего уровня моря, а минимальная относительная высота снижения (MDH) – от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м (7 фут) меньше превышения аэродрома. Минимальная относительная высота снижения для захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения аэродрома.

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

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

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

Модификация. Изменение конструкции типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта.

Примечание. Модификация может также включать выполнение модификации, которая представляет собой задачу технического обслуживания, обусловленную свидетельством о техническом обслуживании. Дополнительный инструктивный материал по техническому обслуживанию – модификации и ремонту воздушных судов содержится в GM-GEN-054

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

Наблюдение, основанное на характеристиках (PBS). Наблюдение, основанное на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению обслуживания воздушного движения.

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

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

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

Навигационная спецификация. Совокупность требований к воздушному судну и летному

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/7

экипажу, необходимых для обеспечения полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках, в пределах установленного воздушного пространства. Имеются два вида навигационных спецификаций:

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

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

Примечание 1. Подробный инструктивный материал по навигационным спецификациям содержится в GM-GEN-053.

Примечание 2. Термин RNP, ранее определяемый как "перечень навигационных характеристик, необходимых для выполнения полетов в пределах установленного воздушного пространства", был исключен из данных правил, поскольку над концепцией RNP стала преобладать концепция PBN. В данных правилах термин "RNP" в настоящее время используется исключительно в контексте навигационных спецификаций, которые включают требование о контроле за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, например RNP 4 относится к воздушному судну и предъявляемым эксплуатационным требованиям, включая требование в отношении характеристики выдерживания заданной траектории в боковой плоскости с точностью 4 м. мили, при обеспечении на борту воздушного судна контроля за выдерживанием и выдачи предупреждений о несоблюдении характеристик, что подробно изложено в GM-GEN-053.

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


- a) невозможно выполнить безопасную вынужденную посадку вследствие неподходящего характера поверхности и окружающей обстановки, или
- b) находящиеся на борту вертолета люди не могут быть надлежащим образом защищены от воздействия внешних условий, или
- c) не обеспечивается развертывание/возможность проведения поисково-спасательных операций с учетом предполагаемых внешних воздействий, или
- d) риск создания угрозы для безопасности людей или имущества на земле является неприемлемым.

Нестесненная неблагоприятная обстановка. Неблагоприятная обстановка за пределами стесненного района.

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

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

Обслуживание воздушного движения (ОВД). Общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение,

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/8

консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

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

Примечание. Опасные грузы классифицируются в ПКМ-58.

Операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1.

Операции в соответствии с такими летно-техническими характеристиками, что в случае отказа критического двигателя вертолет имеет возможность безопасно продолжить полет до соответствующей посадочной площадки, если только отказ не происходит до достижения точки принятия решения при взлете (TDP) или после пролета точки принятия решения на посадку (LDP), когда вертолет должен быть способен выполнить посадку в пределах зоны прерванного взлета или посадочной площадки.

Операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2.

Операции в соответствии с такими летно-техническими характеристиками, что в случае отказа критического двигателя вертолет имеет возможность безопасно продолжить полет до соответствующей посадочной площадки, за исключением случаев такого отказа в начале маневра взлета или в конце маневра посадки, когда может потребоваться осуществить вынужденную посадку.

Операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3.

Операции в соответствии с такими летно-техническими характеристиками, что в случае отказа двигателя в любой момент полета потребуется осуществлять вынужденную посадку. Операция. Вид или ряд видов деятельности, которые зависят от одинаковых или аналогичных опасных факторов и которые для исключения или снижения риска таких опасных факторов требуют наличия предусмотренного комплекта оборудования или овладения соответствующими навыками пилотирования и поддержания этих навыков.

Примечание. Такие виды деятельности могут включать, в числе прочего, морские операции, операции по подъему грузов или оказанию срочной медицинской помощи.

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

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

Примечание 1. Перед термином "план полета" могут употребляться слова "предварительный", "представленный", "текущий", или "рабочий" для обозначения условий и различных этапов полета.

Примечание 2. Когда перед этим термином употребляется слово "сообщение", это обозначает содержание и формат передаваемых данных плана полета.

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

Полет воздушного судна авиации общего назначения. Полет воздушного судна, кроме

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/9

коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ.

Полетное время, время полета: вертолеты. Общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения несущих винтов.

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

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

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

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

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

Примечание. FPL означает представленный план полета, обмен которым осуществляется с использованием авиационной фиксированной службы, в то время как eFPL означает представленный план полета, обмен которым осуществляется с использованием служб FF-ICE. eFPL позволяет осуществлять обмен дополнительной информацией, которая не содержится в FPL.

Пригодный для выполнения полетов. Состояние воздушного судна, двигателя, воздушного винта или составной части, при котором они соответствуют их утвержденной конструкции и условиям их безопасной эксплуатации.

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

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


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

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

Регистрируемые данные о поддержании летной годности.

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

Ремонт. Восстановление летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/10

соответствующей части после их повреждения или износа согласно соответствующим нормам летной годности.

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

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

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

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

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

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

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

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


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

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

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

Серия полетов. Серия полетов представляет собой последовательные полеты, которые:

- a) начинаются и заканчиваются в течение периода в 24 ч и
- b) все выполняются одним командиром воздушного судна.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/11

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

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

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

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

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

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

Система управления рисками, связанными с утомлением (FRMS). Опирающаяся на данные система непрерывного мониторинга связанных с утомлением рисков для безопасности полетов и управления ими, основанная на научных принципах и знаниях, а также эксплуатационном опыте и обеспечивающая выполнение соответствующим персоналом своих функций в состоянии надлежащего уровня активности.

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


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

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

Соответствующие нормы летной годности. Всеобъемлющие и подробные нормы летной годности, установленные, принятые или признанные Договаривающимся государством для рассматриваемого класса воздушных судов, двигателей или воздушных винтов.

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

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/12

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

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

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

Примечание. Более подробное описание терминов "разрешение", "специальное утверждение", "утверждение" и "принятие" приводится в дополнении E.

Стесненная неблагоприятная обстановка. Неблагоприятная обстановка в пределах стесненного района.

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

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

Примечание. Полеты по схемам неточного захода на посадку могут выполняться с использованием метода захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA). CDFA с консультативным наведением при использовании вертикальной навигации (VNAV) по расчетам, выполненным бортовым оборудованием считаются трехмерными (3D) заходами на посадку по приборам. CDFA с неавтоматизированным расчетом требуемой вертикальной скорости снижения считаются двухмерными (2D) заходами на посадку по приборам. Дополнительная информация, касающаяся CDFA, содержится в GM-AGA-025


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

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

Примечание. Типы заходов на посадку по приборам указаны в п. 2.2.8.3 главы 2 раздела II.

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

Типовой минимальный перечень оборудования (MMEL). Перечень, составляемый

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-I-1/13
Определения			

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

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

Точка принятия решения на посадку (LDP). Точка, используемая при определении посадочных характеристик, после которой, в случае отказа двигателя в данной точке, посадка может быть продолжена безопасным образом или может быть начато выполнение ухода на второй круг.

Примечание. LDP относится только к вертолетам, выполняющим операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1.

Точка принятия решения на посадку (LDP). Точка, используемая при определении посадочных характеристик, после которой, в случае отказа двигателя в данной точке, посадка может быть продолжена безопасным образом или может быть начато выполнение ухода на второй круг.

Примечание. LDP относится только к вертолетам, выполняющим операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1.

Точка принятия решения при взлете (TDP). Точка, используемая при определении взлетных характеристик, после которой, в случае отказа двигателя в данной точке, взлет может быть либо прекращен, либо продолжен безопасным образом.

Примечание. Относится только к вертолетам, выполняющим операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1.

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

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


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

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

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

Утомление. Физиологическое состояние пониженной умственной или физической работоспособности в результате бессонницы, длительного бодрствования, фазы суточного ритма и/или рабочей нагрузки (умственной и/или физической деятельности), которое может ухудшить активность и способность человека исполнять служебные обязанности, связанные с безопасностью полетов.

Характерная точка до посадки (DPBL). Точка в пределах этапа захода на посадку и посадки,

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Определения	Глава/Стр.	P-I-1/14

после которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка.

Примечание. Характерные точки применяются только в отношении вертолетов, выполняющих операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2.

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.

Примечание. Характерные точки применяются только в отношении вертолетов, выполняющих операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2.

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

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

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

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

Эксплуатационные минимумы вертодрома. Ограничения использования вертодрома 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, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП, минимальной/относительной высоты снижения (MDA/H) и, при необходимости, параметрами облачности;
- c) посадки при выполнении трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и абсолютной/относительной высоты принятия решения

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

Примечание 1. Минимумы РВАОМ рассчитываются на основе совокупных возможностей воздушного судна и имеющихся наземных средств. Дополнительный инструктивный материал по РВАОМ представлен в GM-GEN-052

Примечание 2. РВАОМ могут быть установлены исходя из расширенных эксплуатационных возможностей.

Примечание 3. РВАОМ не ограничиваются полетами по PBN. Эксплуатационные спецификации. Разрешения, включая специальные утверждения, условия и ограничения, связанные с сертификатом эксплуатанта и зависящие от условий, изложенных в руководстве по производству полетов. Электронный полетный планшет (EFB). Электронная информационная система для летного экипажа,

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-I-1/15
Определения			

состоящая из оборудования и прикладных программ и позволяющая ему использовать функции EFB по хранению, обновлению, отображению и обработке данных, применяемых при выполнении полета или обязанностей, связанных с полетом. Этап взлета и начального набора высоты. Участок полета от начала взлета до набора высоты 300 м (1000 фут) над превышением FATO, в случае если полет планируется выше этой высоты, или до конца набора высоты в других случаях. Этап полета по маршруту. Участок полета от окончания этапа взлета и начального набора высоты до начала этапа захода на посадку и посадки.


Примечание. В тех случаях, когда невозможно гарантировать надлежащую высоту визуального пролета препятствий, полеты следует планировать таким образом, чтобы обеспечить пролет препятствий с достаточным запасом высоты. Для случаев отказа критического двигателя эксплуатантам может потребоваться принятие альтернативных процедур.

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


V_{Toss} . Минимальная скорость, при которой обеспечивается набор высоты при неработающем критическом двигателе, если остальные двигатели работают в рамках установленных эксплуатационных пределов.

Примечание. Вышеуказанная скорость может быть определена по показаниям приборов или достигнута с помощью методики, определенной в летном руководстве.

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-I-1/16
Определения			

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА


	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-I-2/1
Применение			

Глава - 2. ПРИМЕНЕНИЕ


Требования, содержащиеся в AR-OPS-003, применимы ко всем вертолетам, занятым в международных коммерческих воздушных перевозках или в международных полетах авиации общего назначения, за исключением того, что эти Требования не применимы к вертолетам, занятым в авиационных спецработах.

Примечание 1. Требования, применимые к эксплуатации самолетов эксплуатантами, имеющими право осуществлять международные коммерческие воздушные перевозки, содержатся в AR-OPS-001.

Примечание 2. Требования, применимые к международным полетам авиации общего назначения (самолеты), содержатся в AR-OPS-002.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-I-2/2
Применение			

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-II-1/1

РАЗДЕЛ - II. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Глава - 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Примечание 1. Конвенция о международной гражданской авиации закрепляет за государством регистрации определенные функции, которые это государство имеет право или обязано – в зависимости от обстоятельств – выполнять, однако Ассамблея признала в резолюции A23-13, что государство регистрации может оказаться не в состоянии выполнить должным образом свои обязанности в тех случаях, когда воздушные суда арендуются, фрахтуются или обмениваются – в частности, без экипажа – эксплуатантом другого государства, и что Конвенция в таких случаях может не определять должным образом права и обязанности государства эксплуатанта до вступления в силу статьи 83 bis Конвенции. В связи с этим Совет настоятельно рекомендовал, чтобы государство регистрации, если оно при вышеупомянутых обстоятельствах окажется не в состоянии выполнять должным образом функции, закрепленные за ним Конвенцией, передавало государству эксплуатанта, с согласия последнего, те функции государства регистрации, которые могут выполняться более компетентно государством эксплуатанта. При этом имеется в виду, что до вступления в силу статьи 83 bis Конвенции такое действие будет предприниматься только в случае практической целесообразности и оно не отразится ни на положениях Чикагской конвенции, определяющих обязанности государства регистрации, ни на каком-либо третьем государстве. Тем не менее, поскольку статья 83 bis Конвенции вступила в силу 20 июня 1997 года, такие соглашения о передаче функций будут действовать в отношении Договаривающихся государств, которые ратифицировали соответствующий Протокол (Doc 9318), касающийся поправки к Конвенции о международной гражданской авиации [статья 83 bis] после выполнения условий, установленных в статье 83 bis.

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

1.1. СОБЛЮДЕНИЕ ЗАКОНОВ, ПРАВИЛ И ПРОЦЕДУР

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


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

Примечание. Информация для пилотов и персонала по производству полетов, касающаяся параметров схем полетов и эксплуатационных процедур, приведена в GM-AGA-025. Критерии построения схем визуальных полетов и полетов по приборам приведены в GM-AGA-025.

Примечание. Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в GM-AGA-025, и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов.

1.1.3. Эксплуатант или назначенный представитель несет ответственность за руководство полетами.

Примечание. Это положение не затрагивает прав и обязанностей Агентства «Узавиация», связанных с эксплуатацией вертолетов, зарегистрированных в Республике

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-II-1/2

Узбекистан.

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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся организации по эксплуатационному контролю и роли сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров, содержится в GM-GEN-038. Подробный инструктивный материал по полномочиям, обязанностям и ответственности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера содержится в документе GM-GEN-072.

Требования в отношении возраста, умения, знаний и опыта аттестованных сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров, имеющих свидетельства, содержатся в AR-PEL-001.

1.1.5. Если сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер первым узнает об аварийной ситуации, в результате которой возникает угроза безопасности самолета или людей, то действия этого лица в соответствии с п. 2.6.1, предусматривают, когда это необходимо, незамедлительное уведомление соответствующих полномочных органов о характере ситуации и передачу запроса на оказание помощи, если она требуется.

1.1.6. Если аварийная обстановка, угрожающая безопасности вертолета или лиц, требует предпринятия действий, которые ведут к нарушению местных правил или процедур, командир вертолета немедленно уведомляет об этом соответствующий местный полномочный орган. По требованию государства, в котором произошел инцидент, командир вертолета представляет доклад о любом таком нарушении соответствующему полномочному органу такого государства; в любом случае командир вертолета также представляет копию такого доклада УРАПИ и Агентству «Узавиация». Такие доклады представляются как можно скорее и обычно в течение десяти дней.

1.1.7. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы командиры воздушных судов имели на борту вертолета всю необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет выполняться полет вертолет. Примечание. Эта информация может быть предоставлена пилоту в руководстве по производству полетов или в такой другой форме, которая будет сочтена целесообразной.


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

1.2. СОБЛЮДЕНИЕ ИНОСТРАННЫМ ЭКСПЛУАТАНТОМ ЗАКОНОВ, ПРАВИЛ И ПРОЦЕДУР РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

1.2.1. 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, Агентство «Узавиация» 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.

1.2.2. В случае уведомления государств, как это предусмотрено в п. 1.2.1, если вопрос и его решение заслуживают этого, Агентство «Узавиация», приступает к консультациям с государством эксплуатанта и государством регистрации, в зависимости от обстоятельств, в отношении стандартов безопасности полетов, соблюдаемых эксплуатантом.

Примечание. Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-II-1/3

постоянного надзора GM-GEN-038 содержит инструктивный материал, касающийся надзора за производством полетов, выполняемых иностранными эксплуатантами. Руководство также включает инструктивный материал, касающийся консультаций и связанных с ними аспектов, упомянутых в п. 1.2.2, в том числе типовую статью ИКАО в отношении обеспечения безопасности полетов, которая в случае ее включения в двустороннее или многостороннее соглашение, предусматривает проведение консультаций между государствами, когда любой из сторон двустороннего или многостороннего соглашения о воздушном обслуживании выявляются проблемы с обеспечением безопасности полетов.

1.3. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Примечание. AR-SMS-001 содержит положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов. Дополнительный инструктивный материал приведен в GM-GEN-010

1.3.1. Эксплуатант вертолета, имеющего сертифицированную взлетную массу более 7000 кг или пассажироместимость более 9 человек и оснащенного самописцем полетных данных, должен разработать и осуществлять программу анализа полетных данных в рамках своей системы управления безопасностью полетов.

Примечание. Эксплуатант может поручить реализацию программы анализа полетных данных другой стороне, сохраняя за собой общую ответственность за реализацию такой программы.

1.3.2. Программа анализа полетных данных включает надлежащие гарантии защиты источника (ов) данных в соответствии с добавлением AR-SMS-001.

Примечание 1 Инструктивный материал, касающийся разработки программ анализа полетных данных, включен в GM-GEN-030


1.3.3. Агентство «Узавиация» не разрешает использовать записи или расшифровки самописцев CVR, CARS, AIR класса А и AIRS класса А в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента согласно ПКМ-№660, за исключением случаев, когда записи или расшифровки:

- а) относятся к связанному с безопасностью полетов событию, идентифицированному в контексте системы управления безопасностью полетов; ограничиваются соответствующими частями обезличенной расшифровки записей; и подлежат защите, предусматриваемой AR-SMS-001; или*
- б) запрашиваются для использования в уголовном разбирательстве, не относящемся к событию, связанному с расследованием авиационного происшествия или инцидента, и подлежат защите, предусматриваемой AR-SMS-001; или*
- с) используются для инспекции систем бортовых самописцев, предусмотренных в разделе 6 добавления 4.*

Примечание Положения, касающиеся защиты данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и соответствующих источников, содержатся в добавлении 3 к AR-SMS-001. После начала расследования согласно ПКМ-№660 записи расследования подлежат защите, предусматриваемой ПКМ-№660.

1.3.4. Агентство «Узавиация» не разрешает использовать записи или расшифровки самописцев FDR, ADRS, AIR класса В и класса С и AIRS класса В и класса С в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента согласно ПКМ-№660, за исключением случаев, когда записи или расшифровки подлежат защите, предусматриваемой AR-SMS-001, и:

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-II-1/4

- b) используются эксплуатантом при осуществлении программы анализа полетных данных, предусмотренной в разделе II настоящих правил;
- c) запрашиваются для использования в разбирательствах, не относящихся к событию, связанному с расследованием авиационного происшествия или инцидента;
- d) обезличены; или
- e) предоставляются при условии применения мер защиты

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

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

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

1.4. УПОТРЕБЛЕНИЕ ПСИХОАКТИВНЫХ ВЕЩЕСТВ

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/1

Глава - 2. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ

2.1. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА

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

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

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

2.2. СЕРТИФИКАЦИЯ НА ПРАВО ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ И КОНТРОЛЬ

2.2.1. Сертификат эксплуатанта

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

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

Примечание. Положения, касающиеся содержания сертификата эксплуатанта и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, содержатся в пп. 2.2.1.5 и 2.2.1.6.

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


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

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

2.2.1.4. Продление срока действия сертификата эксплуатанта зависит от соблюдения эксплуатантом требований п. 2.2.1.3 под контролем Агенства «Узавиация».

2.2.1.5. Сертификат эксплуатанта содержит по крайней мере следующие сведения и соответствует формату, приведенному в п. 2 добавления 3:

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/2

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

Примечание. В п. 3.2.2 дополнения С содержится дополнительная информация, которая может включаться в эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта.

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

2.2.1.8. Агенство «Узавиация» организует систему как для проведения сертификации эксплуатанта, так и в целях осуществления постоянного надзора за его деятельностью в соответствии с добавлением 1 к настоящим правилам и добавлением 1 к AR-SMS-001, чтобы гарантировать выполнение предусмотренных в п. 2.2 обязательных требований производства полетов.

2.2.2. Надзор за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом.

2.2.2.1. Агенство «Узавиация» признаёт действительным сертификат эксплуатанта, выданный другим Договаривающимся государством, при условии, что требования, в соответствии с которыми выдан такой сертификат, по крайней мере равноценный применимым требованиям, содержащимся в настоящих правилах и в AR-SMS-001.

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

2.2.2.3. Эксплуатант выполняет и соблюдает требования, установленные Агенством «Узавиация», при осуществлении производства полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан.

Примечание. Инструктивный материал по надзору за производством полетов, выполняемых иностранными эксплуатантами, содержится в GM-GEN-038

2.2.3. Руководство по производству полетов


2.2.3.1. Эксплуатант обеспечивает наличие руководства по производству полетов для использования соответствующим эксплуатационным персоналом и для ориентирования его в этих вопросах, составленного с учетом инструктивного материала, приведенного в добавлении 8. 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.

2.2.3.2. Агенство «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, там, где необходимо, на утверждение. Эксплуатант включает в руководство по производству полетов такой обязательный материал, какой может потребоваться Агенству «Узавиация».

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся структуры и содержания руководства по производству полетов, приведен в добавлении 8.

Примечание 2. Конкретные положения руководства по производству полетов утверждаются Агенством «Узавиация» в соответствии с положениями требований, содержащихся в пп. 2.2.8, 4.1.3, 7.3.1, 10.3 и 11.2.1.

2.2.4. Инструкции по эксплуатации. Общие положения

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/3

2.2.4.1. 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.

2.2.4.2. Раскрутка несущего винта вертолета с подачей мощности с целью выполнения полета выполняется только квалифицированным пилотом. Эксплуатант обеспечивает соответственно специальную подготовку и правила, которые касаются всего персонала, помимо аттестованных пилотов, который может осуществлять раскрутку несущего винта с подачей мощности для иных целей, кроме выполнения полета.

2.2.4.3. Эксплуатант должен издать инструкции по эксплуатации и предоставить информацию о летно-технических характеристиках вертолета при наборе высоты со всеми работающими двигателями, позволяющую командиру вертолета определить значение градиента набора высоты, который может быть достигнут на этапе взлета и начального набора высоты с учетом имеющихся условий взлета и предполагаемого способа его выполнения. Такая информация должна основываться на данных изготовителя вертолета или других данных, приемлемых для Агентства «Узавиация», и должна включаться в руководство по производству полетов.

2.2.5. **Имитация аварийной обстановки в полете**

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

2.2.6. **Контрольные карты**

Контрольные карты, введенные согласно п. 4.1.4, применяются летными экипажами до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийной обстановке для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в руководстве по летной эксплуатации воздушного судна, летном руководстве вертолета или других документах, связанных с удостоверением о годности к полетам, и в руководстве по производству полетов. При разработке и использовании контрольных карт учитываются аспекты человеческого фактора.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в GM-GEN-013

2.2.7. **Минимальные абсолютные высоты полета (полеты по ППП)**


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

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

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

2.2.7.4. 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 вертолета;

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/4

- 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.

2.2.8. Эксплуатационные минимумы вертодромов или мест посадки

2.2.8.1. Агентство «Узавиация» требует, чтобы эксплуатант устанавливал эксплуатационные минимумы каждого используемого для производства полетов вертодрома или мест посадки, и утверждает методы определения таких минимумов. Такие минимумы не ниже тех минимумов, которые могут быть установлены для таких вертодромов или мест посадки государством аэродрома за исключением тех случаев, когда на это специально получено согласие этого государства.

Примечание. Настоящий пункт не требует, чтобы Агентство «Узавиация» устанавливало эксплуатационные минимумы.

2.2.8.1.1. Агентство «Узавиация» выдает разрешение на использование расширенных эксплуатационных возможностей для полетов воздушных судов с расширенными возможностями. В тех случаях, когда расширенные эксплуатационные возможности относятся к полетам в условиях низкой видимости, Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение. Такие разрешения не влияют на классификацию схем заходов на посадку по приборам.

Примечание 1. Расширенные эксплуатационные возможности включают:

- a) в ситуациях запрета захода на посадку (2.4.1.2) или диспетчерского оформления, минимум ниже эксплуатационных минимумов вертодрома или места посадки;
- b) снижение или соблюдение требований к видимости; или AR-OPS-002.
- c) потребность в меньшем количестве наземных средств, возможности которых компенсируются возможностями бортового оборудования.


Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся расширенных эксплуатационных возможностей и отражения расширенных эксплуатационных возможностей в эксплуатационных спецификациях, содержится в GM-GEN-052

Примечание 3. Информация, касающаяся коллиматорных или эквивалентных индикаторов, включая ссылки на документацию RTCA и EUROCAE, содержится в GM-GEN-052

Примечание 4. Система автоматической посадки вертолета представляет собой заход на посадку в автоматическом режиме с использованием бортовых систем, которые обеспечивают автоматический контроль траектории полета до точки выравнивания с посадочной поверхностью, от которой пилот может переходить к выполнению безопасной посадки с помощью своего зрения без использования средств автоматического контроля.

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

- a) воздушное судно отвечало соответствующим требованиям к удостоверению соответствия нормам летной годности;
- b) информация, необходимая для эффективного выполнения летным экипажем полётных задач, была соответствующим образом предоставлена обоим пилотам в случаях, когда указанное в руководстве по летной эксплуатации количество членов

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/5

экипажа более одного;

- c) эксплуатант провел оценку факторов риска для безопасности полетов, выполняемых с использованием такого оборудования;
- d) эксплуатант разработал и документально оформил стандартные и нестандартные процедуры, а также минимальный перечень оборудования;
- e) эксплуатант разработал программу подготовки членов лётного экипажа и соответствующего персонала, участвующего в процессе подготовки полёта;
- f) эксплуатант разработал систему сбора, оценки данных и мониторинга тенденций применительно к полетам в условиях низкой видимости, для производства которых имеются расширенные эксплуатационные возможности;
- g) эксплуатант установил соответствующие процедуры в отношении практики и программ поддержания летной годности (техническое обслуживание и ремонт).

Примечание 1. Инструктивный материал по оценке факторов риска для безопасности полетов содержится в GM-GEN-010


Примечание 2. Инструктивный материал по эксплуатационным утверждениям содержится в GM-GEN-052

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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся расширенных эксплуатационных возможностей для производства полетов при минимумах, превышающих минимумы, указанные для полетов в условиях низкой видимости, содержится в GM-GEN-052

2.2.8.2. Агентство «Узавиация» требует, чтобы при определении эксплуатационных минимумов каждого вертодрома или места посадки, которые будут применяться в отношении любого конкретного полета, эксплуатант полностью учитывал:

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/6

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

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

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

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

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


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

Примечание. Инструктивный материал по производству полетов в условиях низкой видимости содержится в GM-GEN-052

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

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

2.2.8.6. Если информация о дальности видимости на ВПП (RVR) или данные точных измерений или наблюдений видимости не предоставляются, установление эксплуатационных минимумов вертодрома или места посадки ниже 800 м для заходов на посадку по приборам не разрешается.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/7

2.2.8.7. Примечание. Инструктивный материал в отношении желаемой с точки зрения эксплуатации и достижимой в настоящее время точности измерения или наблюдения RVR приводится в AR-ANS-003.

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

2.2.8.9. Примечание. Инструктивный материал по применению метода захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA) по схемам неточного захода на посадку содержится в **ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**.

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

2.2.9. Учет заправки топливом и маслом

2.2.9.1. Эксплуатант ведет учет заправки топливом и маслом, который позволяет Агентству «Узавиация» удостовериться в том, что при выполнении каждого полета удовлетворялись требования, содержащиеся в п. 2.3.6.

2.2.9.2. Документы учета заправки топливом и маслом сохраняются эксплуатантом в течение трех месяцев.

2.2.10. Экипаж

Командир вертолета. На каждый полет эксплуатант назначает одного пилота в качестве командира вертолета.

2.2.11. Пассажиры

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

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


2.2.11.2. Эксплуатант обеспечивает информирование пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

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

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

2.2.12. Полеты над водной поверхностью

Все вертолеты, выполняющие полеты над водной поверхностью в неблагоприятной обстановке, согласно п. 4.5.1 проходят сертификацию для посадки на воду. Данные о состоянии морской поверхности входят неотъемлемой частью в информацию о посадке на воду.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/8

2.3. ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТАМ

2.3.1. Полет или серия полетов не начинаются до тех пор, пока не будет документально удостоверено, что командир воздушного судна удовлетворен результатами предполетной подготовки, подтверждающими, что:

- a) вертолет годен к полетам;
- b) приборы и оборудование, предусмотренные в главе 4 для конкретного типа предстоящего полета, установлены в достаточном количестве для данного рейса;
- c) на вертолет выдано свидетельство о прохождении технического обслуживания, предусмотренное в п. 6.7;
- d) масса вертолета и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;
- e) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;
- f) произведена проверка, результаты которой показали, что эксплуатационные ограничения, предусматриваемые в главе 3, в ходе намеченного полета могут быть соблюдены;
- g) соблюдены требования п. 2.3.3, касающиеся составления рабочего плана полета.

2.3.2. Заполненную документацию о подготовке к полету эксплуатант сохраняет в течение 3 мес.

2.3.3. Составление рабочего плана полета

2.3.3.1. Рабочий план полета составляется на каждый намечаемый полет или серию полетов, утверждается командиром воздушного судна и представляется соответствующему полномочному органу. Эксплуатант определяет наиболее эффективный способ представления эксплуатационного плана полета.

2.3.3.2. В руководстве по производству полетов приводится описание содержания и порядка использования рабочего плана полета.

2.3.4. Запасные вертодромы

2.3.4.1. Запасной вертодром при взлете


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

2.3.4.1.2. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома при взлете, свидетельствует о том, что в расчетное время его использования условия будут соответствовать эксплуатационным минимумам вертодрома для выполнения данной операции или превышать эти минимумы.

2.3.4.2. Запасной вертодром пункта назначения

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

- a) продолжительность полета и преобладающие метеорологические условия дают основание для достаточной уверенности в том, что к расчетному времени прилета вертолета на вертодром намеченной посадки, а также в течение достаточного периода до и после такого времени, заход на посадку и посадка могут выполняться в визуальных метеорологических условиях, как это предписывается Агентством «Узавиация»; или
- b) вертодром намеченной посадки находится в изолированном районе и запасной вертодром отсутствует. Определяется точка возврата (PNR).

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/9

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

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

2.3.4.3. *Морской запасной вертодром назначения*

2.3.4.3.1. Агентство «Узавиация» выдаёт специальное утверждение для оперативного использования морского запасного вертодрома пункта назначения.

2.3.4.3.2. Вертопалуба может указываться в качестве морского запасного вертодрома назначения в случаях, когда ближайший береговой запасной вертодром назначения находится вне зоны досягаемости вертолёт. Такое указание сопровождается следующими условиями:


- a) вертопалуба используется в качестве морского запасного вертодрома пункта назначения только после PNR и при географическом отсутствии берегового запасного вертодрома назначения. До PNR используется береговой запасной вертодром назначения;
- b) эксплуатант в своем руководстве по эксплуатации подробно описывает процесс оценки факторов риска, касающихся использования вертопалубы в качестве морского запасного вертодрома назначения, и проводит такую оценку до их выбора и эксплуатации;
- c) эксплуатант предусмотрел конкретные процедуры и соответствующие программы подготовки в руководстве по эксплуатации для полетов на морской запасной вертодром назначения;
- d) эксплуатант проводит предварительное обследование и оценку пригодности любой вертопалубы, предназначенной для использования в качестве морского запасного вертодрома назначения, и публикует такую информацию в соответствующей форме в руководстве по эксплуатации (включая координаты положения вертопалубы);
- e) вертолёт имеет возможность совершить посадку на морской запасной вертодром назначения с одним неработающим двигателем (OEI);
- f) MEL содержит конкретные положения, касающиеся данного типа полетов.

2.3.4.3.3. Использование морского запасного вертодрома назначения следует ограничить вертолетами, которые способны висеть над морским запасным вертодромом назначения в зоне влияния земли (IGE) с одним неработающим двигателем (OEI) при соответствующем режиме мощности.

2.3.4.3.4. В случаях, когда поверхность вертопалубы или преобладающие условия (в особенности скорость ветра) препятствуют висению в условиях OEI IGE, следует использовать характеристики на режиме висения OEI вне зоны влияния земли (OGE) при соответствующем режиме мощности для расчета посадочной массы.

2.3.4.3.5. Посадочную массу следует рассчитывать на основе таблиц, представленных в руководстве по производству полетов. При расчете такой взлётной массы следует принимать во внимание конфигурацию вертолёт, природные условия и работу систем, оказывающих негативное воздействие на летно-технические характеристики.

2.3.4.3.6. Планируемая посадочная масса вертолёт, включая экипаж, пассажиров, багаж, груз и финальный резерв топлива для 30 мин полета, не должна превышать посадочную

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/10

массу при полете с одним неработающим двигателем (ОЕI) на момент подлёта к морскому запасному вертодрому назначения.

2.3.4.3.7. При проведении процесса оценки факторов риска эксплуатанту следует принимать во внимание, по меньшей мере, следующее:

- a) тип и обстоятельства полета;
- b) зона, над которой проводится полет, включая состояние моря, способность выживания и поисково-спасательные средства;
- c) наличие и пригодность вертопалубы для использования в качестве морского запасного вертодрома назначения, включая физические характеристики, размеры, конфигурацию и критерии пролёта препятствий, воздействие направления ветра, его силу и турбулентность;
- d) тип используемого(их) вертолета(ов);
- e) механическую надёжность двигателей вертолётa и критических систем управления и компонентов;
- f) процедуры обучения и эксплуатации, включая ликвидацию последствий технических отказов вертолётa;
- g) конкретные меры уменьшения последствий;
- h) оборудование вертолета;
- i) возможность запасной нагрузки для перевозки дополнительного топлива;
- j) погодные минимумы с учётом точности и надёжности метеорологической информации;
- k) средства связи и слежения за воздушным судном.

Примечание 1. Может оказаться так, что определенная в летном руководстве методика посадки после отказа системы управления вертолета не позволит использовать некоторые вертопалубы в качестве запасных морских вертодромов назначения.


Примечание 2. Конкретные меры уменьшения последствий могут включать в себя модернизацию оборудования, как например требование сертификации вертолета для аварийной посадки на воду, оборудование для обеспечения безопасности и оборудование слежения.

2.3.4.3.8. В программах обучения следует предусматривать, чтобы требования п. 7.4.2.2 главы 7 соответствовали (но не ограничивались ими) таким аспектам, как классификация маршрута, подготовка к полетам, концепция производства полетов с запасными морскими вертодромами назначения и критерии их использования. Программа подготовки относится к подготовке пилотов и другого соответствующего персонала (включая, при необходимости, метеорологических наблюдателей и персонал на вертопалубе), участвующего в таких полётах.

2.3.4.3.9. При планировании использования морского запасного вертодрома назначения наблюдателю, отвечающему требованиям назначенного полномочного метеорологического органа, следует провести метеорологические наблюдения в районе морского вертодрома назначения и в районе морского запасного вертодрома назначения.

Примечание. Соответствующие автоматические метеорологические станции могут отвечать этому требованию.

2.3.4.3.10. Морские запасные вертодромы назначения не следует использовать для целей повышения коммерческой загрузки.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/11

2.3.4.3.11. Для демонстрации механической надёжности критических систем управления и критических компонентов вертолета эксплуатанту следует установить и использовать бортовую систему контроля и диагностики с критериями, учитывающими особенности данного типа полета.

2.3.4.3.12. При определении эксплуатационных минимумов вертодрома для морского вертодрома назначения и морского запасного вертодрома назначения, требуемых согласно п. 2.2.8.2, должным образом учитываются наличие и надёжность информации о погоде и географические условия.

2.3.4.3.13. Эксплуатант указывает высоту нижней границы облаков и критерии видимости применительно к превышению и к месту расположения вертопалубы.

2.3.4.3.14. При использовании морской запасной вертопалубы назначения гарантируется, что в пределах 60 м. миль от вертопалубы назначения или запасной вертопалубы туман отсутствует и не прогнозируется в течение периода времени, начинающегося за один час и заканчивающийся через один час после ожидаемого времени прибытия на морскую вертопалубу назначения или запасную вертопалубу назначения.

2.3.4.3.15. Морской запасной вертодром назначения/вертопалубу следует размещать на расстоянии более 30 м. миль от исходного места назначения с целью снизить вероятность локализованного погодного явления, препятствующего посадке как на вертодроме назначения, так и на запасном вертодроме/вертопалубе.

2.3.4.3.16. Эксплуатант обеспечивает выполнение следующих действий до прохождения PNR:


- a) получение подтверждения о гарантии выполнения полета к морскому вертодрому назначения и морскому запасному вертодрому назначения;
- b) установлена радиосвязь с морским вертодромом назначения и морским запасным вертодромом назначения (или главной станцией);
- c) получен и подтвержден прогноз на уровне требуемого минимума или несколько выше его для посадки на морском вертодроме назначения и морском запасном вертодроме назначения;
- d) требования к посадке OEI сверены с последними сообщениями о погодных условиях для обеспечения их выполнения;
- e) после рассмотрения информации о текущем и прогнозируемом использовании морского запасного вертодрома назначения и о преобладающих условиях поставщик вертопалубы, по мере возможности, гарантирует место на палубе морского запасного вертодрома до посадки на месте назначения или на морском запасном вертодроме назначения.

2.3.5. Метеорологические условия

2.3.5.1. Полет, который должен выполняться по ПВП, не начинается до тех пор, пока текущие метеорологические сводки или подборка текущих сводок и прогнозов не укажут на то, что метеорологические условия на маршруте или части маршрута полета или в предполагаемом районе выполнения полетов в соответствии с ПВП обеспечат к соответствующему времени возможность соблюдать эти правила.

Примечание. В том случае, когда полет выполняется в соответствии с ПВП, использование систем ночного видения (NVIS) или других систем улучшенной визуализации не снимает требование соблюдать положения п. 2.3.5.1.

2.3.5.2. Полет, который должен выполняться по ППП, не начинается до тех пор, пока не будет получена информация, которая указывает на то, что условия на вертодроме назначения или в месте посадки или, если требуется запасным вертодромом, по крайней мере на одном

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/12

запасном вертодроме будут к расчетному времени прилета соответствовать эксплуатационным минимумам вертодрома или будут более благоприятными.

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

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

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

2.3.5.5. Полет, который планируется или намечается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле, не начинается, если вертолет не прошел проверку на предмет обнаружения обледенения и если, по мере необходимости, на нем не были проведены работы по противообледенительной защите. Наросты льда или других образующихся естественным путем загрязнений удаляются, чтобы вертолет был в состоянии годности к полетам перед выполнением взлета.

Примечание. Инструктивный материал по данному вопросу приводится в GM-AGA-022.

2.3.6. Требования к топливу и маслу

2.3.6.1. Все вертолеты. Полет начинается только в том случае, когда вертолет имеет достаточный запас топлива и масла, гарантирующий, независимо от метеорологических условий и любых ожидаемых в полете задержек, безопасное завершение полета. Кроме того, на борту имеется навигационный запас на случай непредвиденных обстоятельств.


2.3.6.2. Полеты по ПВП. На борту вертолетов при полетах по ПВП в соответствии с п. 2.3.6.1 имеется топливо и масло в количестве, позволяющем по крайней мере, чтобы вертолет мог:

- a) выполнять полет до намеченной посадочной площадки;
- b) иметь финальный резерв топлива для выполнения полета в течение 20 мин на оптимальной (с точки зрения расхода топлива) скорости;
- c) иметь дополнительное количество топлива, обеспечивающее полет при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом.

2.3.6.3. Полеты по ППП. На борту вертолетов при полетах по ППП в соответствии с п. 2.3.6.1 имеется топливо и масло в количестве, позволяющем по крайней мере, чтобы вертолет мог:

2.3.6.3.1. При отсутствии потребности в запасном вертодроме, как предусматривается в п. 2.3.4.2.1 а), выполнять полет до намеченного вертодрома или места посадки, выполнить заход на посадку, и после этого иметь:

- a) финальный резерв топлива для выполнения полета в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над намеченным вертодромом или местом посадки при стандартных температурных условиях и выполнения захода на посадку и посадки;
- b) иметь дополнительное количество топлива, обеспечивающее, полет при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/13

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

- a) долететь до запасного вертодрома или места посадки, указанного в плане полета, выполнить заход на посадку, после чего иметь:
- b) финальный резерв топлива для выполнения полета в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над запасным вертодромом при стандартных температурных условиях, выполнить заход на посадку и посадку и
- c) дополнительное количество топлива, обеспечивающее полет при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом.

2.3.6.3.3. В отсутствие запасного вертодрома или места посадки, как предусматривается в п. 2.3.4.2.1 (т. е. место назначения является обособленным), на борту имеется достаточный запас топлива, позволяющий вертолету выполнять полет до вертодрома назначения, куда планируется полет, и затем в течение периода, который, исходя из географических и внешних условий, позволит выполнить безопасную посадку.

2.3.6.4. При расчете количества топлива и масла, требующегося в соответствии с п. 2.3.6.1, учитывается по крайней мере следующее:

- a) прогнозируемые метеорологические условия;
- b) предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов управления воздушным движением и задержки, связанные с воздушным движением;
- c) при выполнении полета по ППП один заход на посадку по приборам на вертодроме намеченной посадки, включая уход на второй круг;
- d) предписанный в руководстве по производству полетов порядок действий при разгерметизации, там, где это применимо, или при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;
- e) любые другие условия, которые могут задержать посадку вертолета или вызвать повышенный расход топлива и/или масла.

Примечание. Положения п. 2.3.6 не препятствуют изменению в полете плана полета в целях изменения маршрута следования на другой вертодром при условии, что начиная с точки, где было произведено изменение маршрута полета, могут быть соблюдены требования, содержащиеся в п. 2.3.6.

2.3.6.5. 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.

2.3.7. Заправка топливом с пассажирами на борту или при вращающихся несущих винтах

Примечание. Если не оговорено иначе, все положения о заправке вертолета топливом относятся к использованию реактивного топлива при производстве полетов. См. п. 2.3.7.5 относительно ограничений, касающихся топлива AVGAS/топлива широкой фракции.

2.3.7.1. Заправка вертолета топливом при остановившихся или вращающихся несущих винтах не производится: AR-OPS-002.

- a) во время посадки или высадки пассажиров; или
- b) во время пополнения запаса кислорода.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/14

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

- a) летный экипаж обеспечивает проведение инструктажа пассажиров о необходимых действиях на случай инцидента во время заправки топливом;
- b) поддерживается постоянная двусторонняя связь по вертолетному переговорному устройству или с использованием других подходящих средств между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой топливом, и квалифицированным персоналом, находящимся на борту вертолета;

Примечание. Необходимо проявлять осторожность при использовании для этой цели средств радиосвязи из-за потенциальной возможности возникновения блуждающих токов и радиоиндуцированного напряжения.

- c) при аварийном останове двигателя летный экипаж принимает меры к тому, чтобы любой персонал или пассажиры снаружи вертолета находились на безопасном расстоянии от зоны вращения несущих винтов.

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

2.3.7.4. Помимо требований п. 2.3.7.2, в эксплуатационных правилах следует указывать, что принимаются как минимум следующие меры предосторожности:


- a) двери со стороны заправочного борта вертолета по возможности остаются закрытыми, если только они не являются единственными, предназначенными для аварийного выхода дверями;
- b) двери со стороны незаправочного борта вертолета остаются открытыми при благоприятных погодных условиях, если в RFM не указано иное;
- c) противопожарные средства надлежащей эффективности расположены таким образом, чтобы их можно было немедленно использовать в случае возникновения пожара;
- d) при обнаружении внутри вертолета паров топлива или возникновения во время заправки топлива другого опасного явления заправка топливом незамедлительно прекращается;
- e) пространство на земле или вертолетной площадке под выходами, предназначенными для аварийной эвакуации, должно быть свободным;
- f) привязные ремни должны быть отстегнуты для быстрого покидания вертолета;
- g) при вращающихся несущих винтах на борту должны оставаться только продолжающие полет пассажиры.

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

2.3.7.6. Слив топлива из вертолета не производится ни в коем случае, когда:

- a) пассажиры находятся на борту;
- b) осуществляется посадка или высадка пассажиров;
- c) пополняется запас кислорода.

Примечание 1. Положения о заправке воздушного судна топливом содержатся в AR-AGA-001, а инструктивный материал по безопасным методам заправки – в GM-AGA-017 и GM-AGA-032

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/15

Примечание 2. При заправке не авиационным керосином, а другими видами топлива либо в том случае, когда во время заправки образуется смесь авиационного керосина с другими видами топлива для турбореактивных двигателей или используется открытый топливопровод, необходимо соблюдать дополнительные меры предосторожности.

2.3.8. Запас кислорода

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

Абсолютное давление,

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

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

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

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

2.4. ПРАВИЛА, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ В ПОЛЕТЕ


2.4.1. Эксплуатационные минимумы вертодрома

2.4.1.1. Полет продолжается в направлении вертодрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на этом вертодроме или по крайней мере на одном из запасных вертодромов пункта назначения может быть выполнена с соблюдением эксплуатационных минимумов, установленных в соответствии с п. 2.2.8.1.

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

Примечание. Критерии, касающиеся конечного участка захода на посадку, содержатся в GM-ANS-029 Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам

2.4.1.3. Если, после выхода на конечный участок захода на посадку или после снижения ниже 300 м (1000 фут) над превышением вертодрома, значение сообщенной видимости или контрольной RVR становится ниже установленного минимума, заход на посадку может

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/16

продолжаться до DA/H или MDA/H. В любом случае вертолет прекращает заход на посадку на любом вертодроме в той точке, в которой не обеспечивается соблюдение ограничений эксплуатационных минимумов, указанных для данного вертодрома.

2.4.2. Метеорологические наблюдения

Примечание. Правила ведения метеорологических наблюдений в полете с борта воздушного судна, а также правила их регистрации и передачи в донесениях приводятся в GM-GEN-051

2.4.3. Опасные условия полета

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

2.4.4. Члены летного экипажа на своих рабочих местах

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

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

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

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

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

2.4.5. Пользование кислородом


Все члены летного экипажа при исполнении своих обязанностей, имеющих важное значение для обеспечения безопасной эксплуатации вертолета в полете, непрерывно пользуются кислородом для дыхания в любых случаях, когда возникают обстоятельства, для которых необходим запас кислорода в соответствии с п. 2.3.8.1 или 2.3.8.2.

2.4.6. Защита членов кабинного экипажа и пассажиров на борту вертолетов с герметизированными кабинами в случае разгерметизации

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

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

2.4.7. Схемы полетов по приборам

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/17

2.4.7.1. Для каждой зоны взлета и конечного этапа захода на посадку или вертодрома, используемого для выполнения полетов по приборам, устанавливаются одна или несколько схем захода на посадку по приборам, которые утверждаются и публикуются государством, на территории которого расположен вертодром, или государством, отвечающим за эксплуатацию вертодрома, если вертодром находится за пределами территории какого-либо государства.

2.4.7.2. Все вертолеты, выполняющие полет в соответствии с ППП, соблюдают схему захода на посадку по приборам, утвержденную государством, в котором расположен данный вертодром, или государством, отвечающим за эксплуатацию вертодрома, если вертодром находится за пределами территории какого-либо государства.

Примечание 1. Описание эксплуатационных правил, рекомендуемых для использования персоналом, связанным с производством полетов по приборам, содержится в PANS-OPS GM-AGA-025.

Примечание 2. Критерии построения схем полетов по приборам, предназначенные для специалистов по схемам, изложены в GM-ANS-029. Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в PANS-OPS, и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов (см. п. 1.1.1 главы 1 раздела II).

2.4.8. Эксплуатационные методы снижения шума вертолетов

Эксплуатант должен принять меры к тому, чтобы процедуры взлета и посадки учитывали необходимость сведения к минимуму воздействия шума вертолета.

2.4.9. Управление расходом топлива в полете

2.4.9.1. Эксплуатант устанавливает политику и процедуры, утверждаемые Агентством «Узавиация», для обеспечения выполнения проверок и управления расходом топлива в полете.


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

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

Примечание 1. Объявление о MINIMUM FUEL информирует органы УВД о том, что все запланированные варианты места посадки сократились до одного конкретного места предполагаемой посадки и что отсутствует место для посадки в целях предосторожности и поэтому любые изменения действующего разрешения или задержки воздушного движения могут привести к выполнению посадки с меньшим количеством топлива, чем запланированный финальный резерв. Это не аварийная ситуация, но свидетельство того, что аварийная ситуация может возникнуть, если произойдет какая-либо дополнительная задержка.

Примечание 2. Место посадки в целях предосторожности – это место посадки, отличающееся от места предполагаемой посадки, на которое, как предполагается, можно выполнить безопасную посадку до начала потребления запланированного финального резерва топлива.

2.4.9.4. Командир воздушного судна объявляет об аварийном положении с топливом путем передачи сообщения MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL, если, согласно расчетам, количество

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/18

используемого топлива после посадки на ближайшей площадке, где может быть выполнена безопасная посадка, будет меньше, чем требуемый согласно п. 2.3.6 финальный резерв топлива.

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

Примечание 1. Под запланированным финальным резервом топлива имеется в виду количество топлива, которое рассчитано в п. 2.3.6, и это – минимальное количество топлива, которое должно оставаться после посадки в любом месте посадки. Объявление MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL информирует органы УВД о том, что все имеющиеся варианты посадки сократились до конкретного места посадки и часть финального резерва топлива может быть израсходована перед посадкой.

Примечание 2. Пилот производит расчеты с целью обоснованно удостовериться, что оставшееся количество топлива после посадки на ближайшей безопасной посадочной площадке будет меньше, чем финальный резерв топлива, принимая при этом во внимание последнюю предоставленную ему информацию и учитывая особенности пролетаемого района (т. е. то, что касается наличия площадок для посадки в целях предосторожности), метеорологические условия и другие заслуживающие внимания обстоятельства.

Примечание 3. Слова "MAYDAY FUEL" описывают характер аварийной ситуации, как это требуется согласно AR-ANS-010.

2.5. ОБЯЗАННОСТИ КОМАНДИРА ВЕРТОЛЕТА

2.5.1. Командир вертолета несет ответственность за управление вертолетом и его безопасность, а также за безопасность всех членов экипажа, пассажиров и груза, находящихся на борту с момента запуска двигателя(ей) и до момента полной остановки вертолета по окончании полета, выключения двигателя(ей) и прекращения вращения лопастей несущих винтов.

2.5.2. Командир вертолета принимает меры к тому, чтобы досконально соблюдались контрольные карты, предусматриваемые в п. 2.2.6.

2.5.3. Командир вертолета несет ответственность за уведомление ближайшего полномочного органа – путем использования наиболее быстрых доступных ему средств – о любом происшествии с вертолетом, приведшем к серьезным телесным повреждениям или смерти любого лица или нанесению существенного ущерба вертолету или имуществу.


Примечание. Определение термина "серьезное телесное повреждение" содержится в ПКМ-№660.

2.5.4. Командир вертолета несет ответственность за сообщение эксплуатанту после завершения полета о всех известных или подозреваемых дефектах в вертолете.

2.5.5. Командир вертолета несет ответственность за ведение бортового журнала или составление генеральной декларации, содержащих сведения, перечисленные в п. 9.4.1.

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

2.6. ОБЯЗАННОСТИ СОТРУДНИКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ/ПОЛЕТНОГО ДИСПЕТЧЕРА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/19

2.6.1. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, в соответствии с методом осуществления контроля и наблюдения за производством полетов согласно п. 2.2.1.3, выполняет следующие обязанности:

- a) оказывает помощь командиру вертолета в подготовке к полету и обеспечивает соответствующую информацию;
- b) оказывает помощь командиру вертолета в подготовке рабочего плана полета и плана полета, подлежащего представлению;
- c) когда применимо, оказывает помощь командиру вертолета в подготовке предварительного плана полета и представляет его органу, назначенному соответствующим полномочным органом ОВД;
- d) подписывает, когда применимо, и представляет план полета органу, назначенному соответствующим полномочным органом ОВД;
- e) с помощью соответствующих средств обеспечивает командира вертолета в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета.

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

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

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

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

2.7. РУЧНОЙ БАГАЖ

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

2.8. КОНТРОЛЬ УТОМЛЕНИЯ

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

2.8.1. Агентство «Узавиация» устанавливает правила в целях контроля утомления. Эти правила основываются на научных принципах, знаниях и эксплуатационном опыте для гарантии того, чтобы члены летного и cabinного экипажей выполняли свои функции в состоянии надлежащего уровня активности. Соответственно, Агентство «Узавиация» устанавливает:

- a) нормативные правила в отношении норм полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха;
- b) правила, касающиеся системы управления рисками, связанными с утомлением (FRMS), в соответствии с положениями добавления 7, если в целях контроля утомления

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-2/20

эксплуатанту разрешается использовать систему FRMS.

2.8.2. Агентство «Узавиация» требует, чтобы эксплуатант, в соответствии с п. 2.8.1 и в целях управления связанными с утомлением рисками для безопасности полетов, разрабатывал одно из следующих:

- a) нормы полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и требования в отношении времени отдыха, соответствующие нормативным правилам контроля утомления, установленным Агентством «Узавиация»; или
- b) систему FRMS, отвечающую правилам, установленным Агентством «Узавиация» для всех видов полетов; или
- c) систему FRMS, отвечающую требованиям правил, установленных Агентством «Узавиация» в отношении определенных видов выполняемых полетов, а в отношении остальных видов полетов – предписывающим нормативным правилам контроля утомления, установленным Агентством «Узавиация».

Примечание. Соблюдение предписывающих нормативных правил контроля утомления не освобождает эксплуатанта от обязанности управлять своими факторами риска, включая факторы риска, связанные с утомлением, используя для этого свою систему управления безопасностью полетов (СУБП) в соответствии с положениями AR-SMS-001.


2.8.3. Эксплуатант ведет учет полетного времени, полетного служебного времени, служебного времени и времени отдыха всех членов своих летных и кабинных экипажей за период времени, установленный Агентством «Узавиация».

2.8.4. Если эксплуатант соблюдает предписывающие нормативные правила контроля утомления при предоставлении части или всех своих услуг, Агентство «Узавиация»:

- a) требует, чтобы эксплуатант ознакомил свой персонал, осуществляющий контроль утомления, с их обязанностями и принципами контроля утомления;
- b) может в исключительных случаях утвердить отклонения от этих правил на основе оценки риска, представленной эксплуатантом. Утвержденные отклонения обеспечивают эквивалентный или более высокий уровень безопасности полетов по сравнению с уровнем, обеспечиваемым на основе нормативных правил контроля утомления.

2.8.5. В том случае, если эксплуатант внедряет систему FRMS для управления связанным с утомлением риском для безопасности полетов при предоставлении части или всех своих услуг, Агентство «Узавиация»:

- a) требует, чтобы этот эксплуатант обеспечил наличие процессов для объединения функций FRMS с другими своими функциями управления безопасностью полетов;
- b) требует, чтобы этот эксплуатант установил максимальные значения продолжительности полетного времени, служебного полетного времени и служебного времени и минимальные значения продолжительности времени отдыха;
- c) утверждает систему FRMS эксплуатанта до того, как она начнет применяться вместо части или всех нормативных правил контроля утомления. Утвержденная система FRMS обеспечивает эквивалентный или более высокий уровень безопасности полетов по сравнению с нормативными правилами контроля утомления.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-II-3/1
Производство Полетов			

Глава - 3. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ВЕРТОЛЕТОВ

3.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1.1. Вертолеты эксплуатируются в соответствии с нормами летно-технических характеристик, установленными Агентством «Узавиация» согласно применяемым требованиям настоящей главы.

Примечание 1. Нормы летно-технических характеристик отражают с учетом выполняемых операций различные этапы полета и условия эксплуатации. В документе Helicopter Code of Performance Development Manual GM-GEN-033 приведен инструктивный материал для оказания государствам помощи в установлении норм летно-технических характеристик.

Примечание 2. В отношении соблюдения норм летно-технических характеристик положения главы 1 настоящего раздела обязывают эксплуатантов соблюдать законы, правила и процедуры государств, в которых эксплуатируются их вертолеты. В основу этого требования положена статья 11 Конвенции.

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


3.1.3. Несмотря на положения п. 3.1.2 Агентство «Узавиация» может, основываясь на результатах оценки риска, допускать возможность включения в установленные в соответствии с положениями п. 3.1.1 нормы летно-технических характеристик информации об отклонениях, не предусматривающих выполнение безопасной вынужденной посадки. При оценке риска как минимум учитываются:

- a) тип и условия операции;
- b) район/местность, над которой выполняется полет;
- c) вероятность и продолжительность отказа критического двигателя, и допустимость такого события;
- d) процедуры и системы для осуществления мониторинга и поддержания надежности двигателя(ей);
- e) подготовка персонала и эксплуатационные процедуры, направленные на смягчение последствий отказа критического двигателя;
- f) оборудование вертолета.

Примечание. Инструктивные указания по оценке риска, обеспечивающей возможность отклонений, не связанных с необходимостью выполнения безопасной вынужденной посадки, включая стратегию, направленную на снижение риска, содержатся в GM-GEN-033.

3.1.4. В тех случаях, когда Агентство «Узавиация» разрешает выполнение операций в ПМУ в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3, такие операции осуществляются согласно положениям п. 3.4.

3.1.5. В отношении вертолетов, к которым не применяются положения ПКМ-№58 и ПКМ-№354 как к составляющим исключение в соответствии со статьей 41 Конвенции, Агентству «Узавиация» необходимо принять меры к тому, чтобы уровень летно-технических характеристик, указанный в п. 3.2, обеспечивался настолько, насколько это практически возможно.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-3/2

3.2. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К ВЕРТОЛЕТАМ, СЕРТИФИЦИРОВАННЫМ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ, СОДЕРЖАЩИМИСЯ В ПКМ-№354.

3.2.1. Требования, содержащиеся в пп. 3.2.2–3.2.7, применяются к вертолетам, на которые распространяются положения ПКМ-№58 и ПКМ-№354.

Примечание. Нижеследующие требования не содержат количественных нормативов, аналогичных тем, которые включены в национальные нормы летной годности. В соответствии с п. 3.1.1 они должны быть дополнены национальными требованиями, подготовленными Договаривающимися государствами.

3.2.2. Уровень летно-технических характеристик, определяемый соответствующими частями норм летно-технических характеристик, упомянутых в п. 3.1.1 и касающихся вертолетов, указанных в п. 3.2.1, соответствует общему уровню, предусматриваемому требованиями настоящей главы.

Примечание. Примечание. Инструктивный материал по уровню летно-технических характеристик, предусмотренному требованиями данной главы, содержится в GM-GEN-033.

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


3.2.4. 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.

3.2.5. Полет начинается только в том случае, когда информация о летно-технических характеристиках, содержащаяся в летном руководстве, указывает на то, что в предстоящем полете могут быть выполнены требования, содержащиеся в пп. 3.2.6 и 3.2.7.

3.2.6. При применении требований, содержащихся в настоящей главе, следует учитывать все факторы, которые в значительной степени влияют на летно-технические характеристики вертолета (например, масса, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению вертолетной площадки, температура, ветер и состояние поверхности). Такие факторы учитываются непосредственно как эксплуатационные параметры или косвенно с помощью допусков или запасов, которые могут предусматриваться при установлении летно-технических характеристик или включаться в нормы летно-технических характеристик, в соответствии с которыми эксплуатируется данный вертолет.

3.2.7. Ограничения по массе

- a) Масса вертолета в начале взлета не превышает массу, при которой соблюдаются упомянутые в п. 3.1.1 нормы летно-технических характеристик, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и такого слива топлива, как это представляется целесообразным. Раздел II Глава 3 AR-OPS-003.
- b) Масса вертолета в начале взлета ни в коем случае не превышает максимальную взлетную массу, установленную в летном руководстве вертолета с учетом факторов, указанных в п. 3.2.6.
- c) Расчетная масса вертолета к расчетному времени приземления на вертодроме намеченной посадки и на любом запасном вертодроме ни в коем случае не превышает максимальную посадочную массу, установленную в летном руководстве вертолета с учетом факторов, указанных в п. 3.2.6.
- d) Масса вертолета в начале взлета или к расчетному времени приземления на вертодроме

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-II-3/3
Производство Полетов			

намеченной посадки и на любом запасном вертодроме ни в коем случае не превышает соответствующую максимальную массу, при которой было продемонстрировано соответствие вертолета применяемым требованиям сертификации по шуму, если на это не получено разрешение – в виде исключения для некоторых вертолетных площадок, где отсутствует проблема беспокоящего воздействия шума, – от полномочного органа государства, на территории которого расположена данная вертолетная площадка.

3.2.7.1. Этап взлета и начального набора высоты

3.2.7.1.1. Операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1. Вертолет способен в случае отказа критического двигателя, распознаваемого в точке принятия решения при взлете или до этой точки, прервать взлет и остановиться в пределах располагаемой зоны прерванного взлета или, в случае отказа критического двигателя, распознаваемого в точке принятия решения при взлете или после этой точки, продолжить взлет, обеспечивая пролет с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полета, пока вертолет не будет в состоянии соблюдать условия, указанные в п. 3.2.7.2.1.

3.2.7.1.2. Операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2. Вертолет способен в случае отказа критического двигателя в любой момент после достижения DPATO продолжить взлет, обеспечивая пролет с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полета, пока вертолет не будет в состоянии соблюдать условия, указанные в п. 3.2.7.2.1. Отказ критического двигателя до достижения DPATO может заставить вертолет выполнить вынужденную посадку; в этой связи применяются условия, указанные в п. 3.1.2.

3.2.7.1.3. Операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3. Отказ двигателя в любой точке траектории полета будет заставлять вертолет выполнять вынужденную посадку; в этой связи применяются условия, указанные в п. 3.1.2.

3.2.7.2. Этап полета по маршруту


3.2.7.2.1. Операции в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2. Вертолет способен в случае отказа критического двигателя в любой точке этапа полета по маршруту продолжить полет до места, в котором могут быть выполнены условия, указанные в п. 3.2.7.3.1 для операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1, или условия, указанные в п. 3.2.7.3.2 для операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты в любой точке полета.

Примечание. В том случае, когда этап полета по маршруту проходит над районом с неблагоприятной обстановкой и время полета до запасного вертодрома будет превышать 2ч, Агентство «Узавиация» оценивает риски, связанные с отказом второго двигателя.

3.2.7.2.2. Операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3. Вертолет способен при всех работающих двигателях выполнять полет по своему намеченному маршруту или запланированным измененным маршрутам, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты в любой точке полета. Отказ двигателя в любой точке траектории полета будет заставлять вертолет выполнять вынужденную посадку; в этой связи применяются условия, указанные в п. 3.1.2.

3.2.7.3. Этап захода на посадку и посадки

3.2.7.3.1. Операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1. В случае отказа критического двигателя, распознаваемого в любой точке этапа захода на посадку и посадки до точки принятия решения о посадке, вертолет способен на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий вдоль траектории полета с надлежащим запасом высоты, эквивалентным указанному в п. 3.2.7.1.1. В том случае, когда отказ происходит после точки принятия решения

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Производство Полетов	Глава/Стр.	P-II-3/4

о посадке, вертолет способен выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции.

3.2.7.3.2. Операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2. В случае отказа критического двигателя до DPBL вертолет способен, на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку, выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий вдоль траектории полета с надлежащим запасом, эквивалентным указанному в п. 3.2.7.1.2. Отказ двигателя после DPBL может заставить вертолет выполнить вынужденную посадку; в этой связи применяются условия, указанные в п. 3.1.2.


3.2.7.3.3. Операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3. Отказ двигателя в любой точке траектории полета будет заставлять вертолет выполнять вынужденную посадку; в этой связи применяются условия, указанные в п. 3.1.2.

3.3. СВЕДЕНИЯ О ПРЕПЯТСТВИЯХ

Эксплуатант использует имеющиеся данные о препятствиях для разработки процедур взлета, начального набора высоты, захода на посадку и посадки с соблюдением положений норм летно-технических характеристик, установленных Агентством «Узавиация».

3.4. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОПЕРАЦИЯМ ВЕРТОЛЕТОВ, ВЫПОЛНЯЕМЫМ В СООТВЕТСТВИИ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 3 В ПМУ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ ПО ПВП

3.4.1. На территории Республике Узбекистан полёты ночью и/или в приборных метеорологических условиях на самолётах с одним газотурбинным двигателем запрещаются.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.	P-II-4/1

Глава - 4. **БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ**

Примечание. Требования, касающиеся обеспечения вертолета бортовым связным и навигационным оборудованием, содержатся в главе 5.

4.1. **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

4.1.1. Кроме оборудования, минимально необходимого для выдачи удостоверения о годности к полетам, на борту вертолетов при необходимости устанавливаются или находятся приборы, оборудование и полетная документация, предписываемые в нижеследующих пунктах, в зависимости от используемого вертолета и условий, в которых должен выполняться полет. Предписываемые приборы и оборудование, включая их установку, утверждаются государством регистрации или согласовываются с ним.

4.1.2. На борту вертолета находятся официально заверенная копия сертификата эксплуатанта, упомянутого в п. 2.2.1, и экземпляр эксплуатационных спецификаций, относящихся к данному типу вертолета и установленных в связи с таким сертификатом. В том случае, когда сертификат и связанные с ним разрешения, условия и ограничения составлены Агентством «Узавиация» не на английском языке, включается английский перевод.

Примечание. Положения, касающиеся содержания сертификата эксплуатанта и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, приведены в пп. 2.2.1.5 и 2.2.1.6.


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

- a) свидетельство о регистрации;
- b) удостоверение о годности к полетам;
- c) свидетельства членов экипажа;
- d) бортовой журнал;
- e) разрешение на бортовую радиостанцию;
- f) пассажирскую ведомость;
- g) грузовую ведомость;
- h) копия договора 83bis (если применимо) включающая перевод на английский язык;
- i) экземпляр эксплуатационных спецификаций;
- j) документ, удостоверяющий сертификацию по шуму.

4.1.3. Эксплуатант включает в руководство по производству полетов утвержденный эксплуатантом минимальный перечень оборудования (MEL), который позволяет командиру вертолета 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 вертолета нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации.

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

4.1.4. Эксплуатант обеспечивает наличие у эксплуатационного персонала и членов экипажа руководства по летной эксплуатации для каждого эксплуатируемого типа воздушного судна, в котором определяется порядок действий в обычной, внештатной и аварийной ситуациях при эксплуатации данного воздушного судна. Руководство содержит сведения о системах воздушного судна и о подлежащих использованию контрольных картах. Структура

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.	P-II-4/2

руководства отражает аспекты человеческого фактора. Руководство является легко доступным для летного экипажа при выполнении всех полетных операций.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в GM-GEN-013.

4.1.5. Вертолеты, эксплуатируемые на основе соглашения, предусмотренного статьей 83 bis

Примечание. Инструктивный материал, касающийся передачи ответственности государством регистрации государству эксплуатанта в соответствии со статьей 83 bis, содержится в GM-GEN-027.

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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся краткого описания соглашения, содержится в GM-GEN-027.

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

Примечание. Инструктивный материал для инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации, выполняющих проверку самолета, эксплуатируемого на основе соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, содержится в GM-GEN-038.

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

Примечание. В кратком описании соглашения, направляемом совместно с соглашением, предусмотренным статьей 83 bis и зарегистрированным в Совете ИКАО, содержится перечень всех воздушных судов, затрагиваемых этим соглашением. Однако в официально заверенной копии, хранимой на борту в соответствии с п. 4.1.5.1, необходимо указывать лишь конкретное воздушное судно, на борту которого находится эта копия.

4.1.5.4. В кратком описании соглашения должна содержаться предусмотренная добавлением 7 информация о конкретном воздушном судне, которая должна представляться в формате, предусмотренном п. 2 добавления 7.

4.2. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ВСЕ ПОЛЕТЫ

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

4.2.2. Вертолет оснащается:

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

Запасы медицинских средств должны включать:

- 1) комплект первой помощи;
- 2) для вертолетов, на которых требуется перевозитьabinный экипаж в качестве членов

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-II-4/3

летного состава экипажа, универсальный профилактический комплект, предназначенный для использования кабинным экипажем при оказании помощи в случаях ухудшения состояния здоровья, связанных с предполагаемым инфекционным заболеванием или заболеванием в результате вступления в контакт с жидкими компонентами организма.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся содержимого комплектов первой помощи и универсальных профилактических комплектов, приводится в дополнении А;

- b) переносными огнетушителями такого типа, которые при пользовании не создают опасной концентрации ядовитых газов внутри вертолета. По крайней мере по одному огнетушителю устанавливается:
- 1) в кабине летного экипажа и
 - 2) в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа и в который члены экипажа не имеют прямого доступа.

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

Примечание 2. См. п. 4.2.2.1 в отношении огнегасящих составов;

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

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

Примечание 1. В зависимости от конструкции для этой цели может быть достаточным замок на инерционном барабанном устройстве.

Примечание 2. Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которыми можно пользоваться отдельно;

- d) средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:
- 1) когда необходимо пристегнуть привязные ремни или привязные системы;
 - 2) когда и как следует пользоваться кислородным оборудованием, если на борту самолета предусмотрен кислород;
 - 3) когда следует воздерживаться от курения;
 - 4) где находятся спасательные жилеты или аналогичные индивидуальные плавсредства и как следует пользоваться ими, если такие средства предусмотрены на борту;
 - 5) где расположены и как открываются аварийные выходы;
- e) если предохранители используются, запасными электрическими предохранителями

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-II-4/4

соответствующих размеров для замены предохранителей, расположенных в доступных во время полета местах.

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

- отвечает минимальным требуемым характеристикам, применяемым в государстве регистрации или Агентстве «Узавиация», если оно является государством регистрации.
- не относится к типу веществ, перечисленных в Монреальском протоколе по веществам, разрушающим озоновый слой (1987), как это представлено в приложении А (группа II) Руководства по Монреальскому протоколу по веществам, разрушающим озоновый слой (8-е издание).

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

4.2.3. Вертолет имеет на борту:

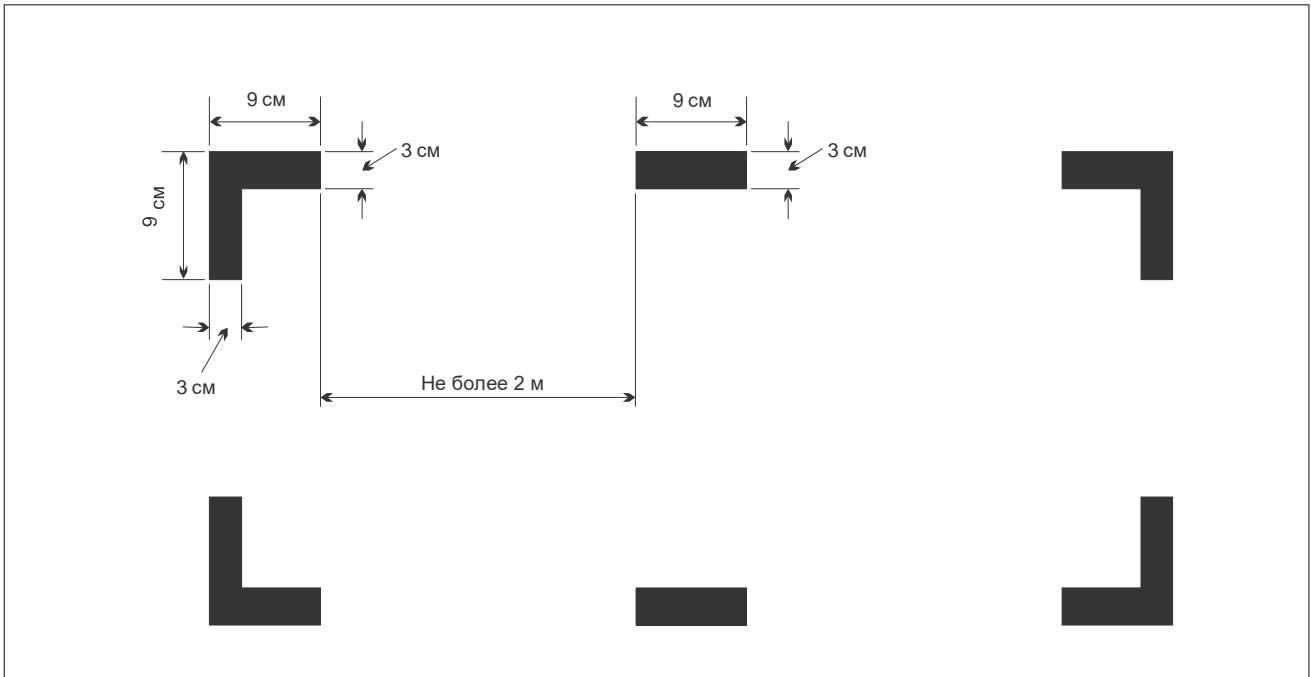
- руководство по производству полетов, предписываемое в п. 2.2.2, или его части, которые относятся к производству полетов;
- летное руководство вертолета или другие документы, содержащие информацию о летно-технических характеристиках, которая требуется для применения положений главы 3, или любую другую информацию, необходимую для эксплуатации вертолета в соответствии с удостоверением о годности к полетам, если эти данные отсутствуют в руководстве по производству полетов;
- 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.

4.2.4. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа

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

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

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



МАРКИРОВКА МЕСТ АВАРИЙНОГО ВСКРЫТИЯ ФЮЗЕЛЯЖА (см. п. 4.2.4)

4.3. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ

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

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

Согласно добавлению 4 визуальная обстановка и информация линии передачи данных могут регистрироваться либо CVR, либо FDR.

Примечание 2. Комбинированные самописцы (FDR/CVR) могут использоваться с целью выполнения содержащихся в настоящих правилах требований к оснащению вертолетов бортовыми самописцами.

Примечание 3. Подробные требования относительно бортовых самописцев содержатся в добавлении 4.

Примечание 4. Облегченные бортовые регистраторы включают один или несколько из следующих элементов:

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

Согласно добавлению 4 визуальная обстановка и информация линии передачи данных могут регистрироваться либо CARS, либо ADRS.

Примечание 5. С техническими требованиями, применимыми к ударостойким бортовым самописцам вертолетов, заявка на получение сертификата типа которых

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –	Код №	AR-OPS-003
	ВЕРТОЛЕТЫ	Глава/Стр.	P-II-4/6
	Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года, можно ознакомиться в документах EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других более ранних аналогичных документах.

Примечание 6. С техническими требованиями, применимыми к ударостойким бортовым самописцам вертолетов, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты, можно ознакомиться в документе EUROCAE ED-112A "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других аналогичных документах.

Примечание 7. С техническими требованиями, применимыми к облегченным бортовым самописцам, можно ознакомиться в документе EUROCAE ED-155 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других аналогичных документах.

Примечание 8. В главе 1 содержатся требования для государств относительно использования записей и расшифровок речевых самописцев, регистраторов визуальной обстановки и/или регистраторов линий передачи данных.

4.3.1. Самописцы полетных данных и бортовые системы регистрации данных

Примечание 1. Регистрируемые параметры перечислены в таблице A4-1 добавления 4.

4.3.1.1. Применимость

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

4.3.1.1.2. Все вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 7000 кг или с конфигурацией более 19 пассажирских кресел, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, оснащаются FDR, которые регистрируют по крайней мере первые 30 параметров, перечисленных в таблице A4-1 добавления 4.

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

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

- a) FDR, которые регистрируют по крайней мере первые 48 параметров, перечисленных в таблице A4-1 добавления 4; или
- b) AIR класса C или AIRS, которые регистрируют по крайней мере параметры траектории полета и скорости, отображенные на дисплее для пилота(ов), как определено в таблице A4-3 добавления 4; или
- c) ADRS, которая регистрирует первые 7 параметров, перечисленных в таблице A4-3 добавления 4.

Примечание. "Заявка на сертификат типа представлена Договаривающемуся государству" и содержит ссылку на дату заявки первоначального "сертификата типа" для данного типа вертолета, а не дату сертификации конкретных вариантов

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.	P-II-4/7

вертолета или производных моделей.

4.3.1.1.5. Все вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой 3175 кг или менее, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2018 года или после этой даты, оснащаются:

- a) FDR, которые должны регистрировать по крайней мере первые 48 параметров, перечисленных в таблице A4-1 добавления 4; или
- b) AIR класса C или AIRS, которые должны регистрировать по крайней мере параметры траектории полета и скорости, отображенные на дисплее для пилота(ов), перечисленные в таблице A4-3 добавления 4; или
- c) ADRS, которая должна регистрировать первые 7 параметров, перечисленных в таблице A4-3 добавления 4.

Примечание. Классификация AIR или AIRS приведена в п. 4.1 добавления 4

4.3.1.1.6. Все вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 3175 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству 1 января 2023 года или после этой даты, оснащаются FDR, способными регистрировать по крайней мере первые 53 параметра, перечисленные в таблице A4-1 добавления 4.

4.3.1.1.7. Все вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 3175 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, оснащаются FDR, способными регистрировать по крайней мере первые 53 параметра, перечисленные в таблице A4-1 добавления 4.

4.3.1.2. *Технология регистрации*

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

4.3.1.3. *Длительность записи*

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

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

4.3.2.1. *Применимость*

4.3.2.1.1. Все вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 7000 кг, оснащаются CVR. Если вертолет не оснащен FDR, то на CVR регистрируется по крайней мере число оборотов несущего винта.

4.3.2.1.2. Все вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 3175 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, оснащаются CVR. Если вертолет не оснащен FDR, то на CVR следует регистрировать по крайней мере число оборотов несущего винта.

4.3.2.2. *Технология регистрации*

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

4.3.2.3. *Длительность записи*

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

4.3.3. **Регистраторы линии передачи данных**

4.3.3.1. *Применимость*

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –	Код №	AR-OPS-003
	ВЕРТОЛЕТЫ	Глава/Стр.	P-II-4/8
	Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

4.3.3.1.1. На всех вертолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, на которых используются какие-либо упомянутые в п. 5.1.2 добавления 4 виды применения связи по линии передачи данных и предусматривается установка CVR, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем.

4.3.3.1.2. На всех вертолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы до 1 января 2016 года, на которых предусматривается установка CVR и которые модифицированы 1 января 2016 года или после этой даты в целях использования каких-либо упомянутых в п. 5.1.2 добавления 4 видов применения связи по линии передачи данных, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем, за исключением случаев, когда установленное оборудование связи по линии передачи данных соответствует конструкции типа или модификации воздушного судна, которые были впервые утверждены до 1 января 2016 года.

Примечание 1. См. примеры требований к регистрации сообщений, передаваемых по линии передачи данных, в таблице F-4 дополнения F.

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

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

4.3.3.1.3. На всех вертолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы до 1 января 2016 года, на которых предусматривается установка CVR и которые модифицированы 1 января 2016 года или после этой даты в целях использования каких-либо упомянутых в п. 5.1.2 добавления 4 видов применения связи по линии передачи данных, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем.

4.3.3.2. Длительность записи

Минимальная длительность записи равна длительности записи на CVR.

4.3.3.3. Корреляция

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

4.3.4. Бортовые самописцы: общие положения

4.3.4.1. Конструкция и установка


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

4.3.4.2. Эксплуатация

4.3.4.2.1. Бортовые самописцы в течение полетного времени не выключаются.

4.3.4.2.2. Для сохранения записей бортовых самописцев последние выключаются по завершении полетного времени после происшествия или инцидента. Бортовые самописцы не включаются вновь до тех пор, пока не будет выполнена процедура выдачи записей, как это предусматривается в положениях ПКМ-№660-13.

Примечание 1. Необходимость изъятия записей, сделанных самописцем на борту

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.	P-II-4/9

вертолета, будет определяться полномочным органом государства, в котором проводится расследование или УРАПИ и Агентством «Узавиация» расследование проводится на территории Республики Узбекистан, с учетом серьезности происшествия и его обстоятельств, включая последствия для эксплуатации.

Примечание 2. Положения об ответственности эксплуатанта за сохранение записей бортовых самописцев содержатся в п. 9.6 главы 9 раздела II.

4.3.4.3. Сохранение эксплуатационной пригодности

В процессе эксплуатации проводятся проверки и оценки записей систем бортовых самописцев в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности самописцев. Примечание. Процедуры осмотра систем бортовых самописцев приводятся в добавлении 4.

4.3.4.4. Электронная документация бортовых самописцев

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

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

4.4. ПРИБОРЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ДНЕВНЫХ И НОЧНЫХ ПОЛЕТОВ ПО ПВП И ППП

Примечание. Выполнение требований к пилотажным приборам, указанных в пп. 4.4.1, 4.4.2 и 4.4.3 настоящих правил, может быть обеспечено путем использования сочетания приборов или электронных дисплеев.

4.4.1. Все вертолеты, выполняющие дневные полеты по ПВП, оснащаются:

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

4.4.2. Все вертолеты, выполняющие ночные полеты по ПВП, оснащаются:


- a) оборудованием, указанным в п. 4.4.1;
- b) указателем пространственного положения (авиагоризонтом) для каждого предусмотренного пилота и одним дополнительным указателем пространственного положения;
- c) указателем скольжения;
- d) указателем курса (гироскопом);
- e) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения;
- f) такими дополнительными приборами или оборудованием, как это может быть предписано соответствующим полномочным органом,

а также следующими огнями:

- g) огнями, требуемыми AR-GEN-001 для воздушных судов, находящихся в полете или на рабочей площадке вертодрома.

Примечание. Общие характеристики огней определены в ПКМ-№58, ПКМ-№354;

- h) двумя посадочными фарами;

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.	P-II-4/10

- i) подсветом для всех приборов и оборудования, имеющих важное значение для безопасной эксплуатации вертолета, которыми пользуется летный экипаж;
- j) светильниками во всех пассажирских салонах;
- k) фонарем на рабочем месте каждого члена экипажа.

4.4.2.1. Одна из посадочных фар должна быть управляемой, по крайней мере в вертикальной плоскости.

4.4.3. Все вертолеты, когда они выполняют полеты по ППП или когда невозможно выдерживать их желаемое пространственное положение без использования одного или нескольких пилотажных приборов, оснащаются:

- a) магнитным компасом;
- b) точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;
- c) двумя точными барометрическими высотомерами;
- d) системой указания воздушной скорости, оборудованной устройством, которое предотвращает ее выход из строя вследствие конденсации или обледенения;
- e) указателем скольжения;
- f) указателем пространственного положения (авиагоризонтом) для каждого предусмотренного пилота и одним дополнительным указателем пространственного положения;
- g) указателем курса (гироскопом);
- h) устройством, указывающим, в достаточной ли степени обеспечивается электропитание гироскопического прибора;
- i) указателем температуры наружного воздуха, устанавливаемым в кабине летного экипажа;
- j) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения;
- k) системой стабилизации, за исключением случаев, когда сертифицирующий полномочный орган убедился в том, что вертолет в силу своих конструктивных характеристик обладает достаточной устойчивостью без такой системы;
- l) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом;
- m) огнями, указанными в пп. 4.4.2 g) – k) и 4.4.2.1, при ночных полетах.

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

4.4.4. При выполнении полетов по ППП вертолет, имеющий максимальную сертифицированную взлетную массу свыше 3175 кг или максимальное количество пассажирских кресел более 9, должен оснащаться системой предупреждения о близости земли с функцией оценки рельефа местности в направлении полета.

4.5. **ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ПОЛЕТЫ НАД ВОДНОЙ ПОВЕРХНОСТЬЮ**

4.5.1. **Средства обеспечения плавучести**

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –	Код №	AR-OPS-003
	ВЕРТОЛЕТЫ	Глава/Стр.	P-II-4/11
	Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

Все вертолеты, предназначенные для выполнения полетов над водным пространством, оснащаются постоянно действующими или быстро разворачиваемыми плавсредствами с целью обеспечения безопасной посадки вертолета на воду при:

- выполнении морских операций или других операций над водой, предусмотренных Агентством «Узавиация»;
- выполнении полета в неблагоприятной обстановке над водным пространством на расстоянии от суши, соответствующем полету с номинальной крейсерской скоростью на протяжении более 10 мин, в случае операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1 или 2, или

Примечание. Для осуществления безопасной вынужденной посадки на воду при выполнении полетов в неблагоприятной обстановке вертолет должен быть рассчитан на посадку на воду или сертифицирован в соответствии с требованиями, касающимися вынужденной посадки на воду;

- выполнении полета в благоприятной обстановке над водным пространством на расстоянии от суши, установленном Агентством «Узавиация», в случае операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1, или

Примечание. Рассматривая расстояние, далее которого требуется оснащение плавсредствами, Агентство «Узавиация» должно учитывать требования сертификации вертолета;

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


4.5.2. Аварийное оборудование

4.5.2.1. Вертолеты, выполняющие операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1 или 2 и положениями п. 4.5.1, оснащаются:

- одним спасательным жилетом или равноценным индивидуальным плавсредством на каждого находящегося на борту человека; эти средства располагаются таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места лица, для которого они предназначены. В случае морских операций спасательный жилет носится постоянно, за исключением тех случаев, когда находящееся на борту лицо носит универсальный защитный костюм, который выполняет также функции спасательного жилета;
- спасательными плотами в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей, расположенными таким образом, чтобы облегчить их быстрое применение в аварийной обстановке, и оснащенными таким аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которое отвечает условиям выполняемого полета. При оснащении двумя спасательными плотами на каждом из них в перегруженном состоянии должна иметься возможность разместить всех находящихся на борту людей;
- оборудованием для подачи сигналов бедствия с помощью сигнальных ракет, описанных в AR-GEN-001.

Примечание. Перегруженное состояние спасательного плота представляет собой расчетный безопасный предел, превышающий в 1,5 раза максимальную вместимость.

4.5.2.2. Вертолеты, выполняющие операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3, при полетах на расстоянии от суши, превышающем предельную дальность полета в режиме авторотации, но в пределах расстояния от суши, установленного

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-II-4/12

соответствующим органом Агентством «Узавиация», несущего ответственность, оснащаются одним спасательным жилетом или равноценным индивидуальным плавсредством на каждого находящегося на борту человека, и эти средства размещаются таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места лица, для которого они предназначены.

Примечание. При определении расстояния от суши, упомянутого в п. 4.5.2.2, следует учитывать окружающие условия и наличие средств поиска и спасания.

4.5.2.2.1. При выполнении морских операций на расстоянии от суши, превышающем дальность полета в режиме авторотации, надевается спасательный жилет, за исключением тех случаев, когда находящееся на борту лицо носит универсальный защитный костюм, который обеспечивает также функции спасательного жилета.

4.5.2.3. Вертолеты, выполняющие операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3, при полетах на расстоянии, превышающем указанное в п. 4.5.2.2, оснащаются в соответствии с п. 4.5.2.1.

4.5.2.4. На вертолетах, выполняющих операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2 или 3 устанавливается по крайней мере оборудование согласно требованию, п. 4.5.2.1 а) в том случае, если они выполняют взлеты или посадки на вертодром, где траектория полета при взлете или заходе на посадку располагается таким образом над водным пространством, что при неудачном заходе существует вероятность посадки на воду.

4.5.2.5. Каждый спасательный жилет и равноценное индивидуальное плавсредство, когда оно имеется на борту в соответствии с положениями п. 4.5, оснащается средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей.

4.5.2.6. На любом вертолете, в отношении которого индивидуальное удостоверение о годности к полетам впервые выдано 1 января 1991 года или после этой даты, по крайней мере 50 % спасательных плотов, размещенных на борту согласно положению п. 4.5.2, должны разворачиваться с помощью средств дистанционного управления.

4.5.2.7. Плоты, которые не разворачиваются с помощью средств дистанционного управления и имеют массу свыше 40 кг, должны оснащаться механическими устройствами для развертывания.

4.5.2.8. В отношении любого вертолета, для которого индивидуальное удостоверение о годности к полетам впервые выдано до 1 января 1991 года, положения пп. 4.5.2.6 и 4.5.2.7 должны начать соблюдаться не позднее 31 декабря 1992 года.

4.5.3. **Все вертолеты: полеты над специально обозначенными районами моря**


4.5.3.1. Вертолеты, выполняющие полеты над районами моря, которые обозначены соответствующим государством в качестве районов, где проведение поисково-спасательных работ сопряжено с особыми трудностями, оснащаются спасательным оборудованием (включая средства жизнеобеспечения), которое может считаться целесообразным для района выполнения полетов.

4.5.3.2. При выполнении морских операций защитный костюм должны носить все находящиеся на борту лица, когда температура моря составляет менее 10 °С или когда оцененное время спасания превышает расчетное время выживания. В том случае, когда высота солнца над горизонтом и интенсивность его излучения вызывают опасность появления высоких температур на летной палубе, должны быть предусмотрены менее строгое применение данного требования к летному экипажу.

Примечание. При определении времени спасания следует учитывать состояние моря и внешние условия освещенности.

4.6. **ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ПОЛЕТЫ НАД СПЕЦИАЛЬНО ОБОЗНАЧЕННЫМИ РАЙОНАМИ СУШИ**

Вертолеты при выполнении полетов над районами суши, которые были обозначены соответствующим государством в качестве районов, где особенно трудно осуществлять поиск и

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –	Код №	AR-OPS-003
	ВЕРТОЛЕТЫ	Глава/Стр.	P-II-4/13
	Приборы, Оборудование И Полетная Документация		

спасание, оснащаются такими сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием (включая средства жизнеобеспечения людей), которые могут соответствовать условиям пролетаемого района.

4.7. АВАРИЙНЫЙ ПРИВОДНОЙ ПЕРЕДАТЧИК (ELT)

4.7.1. С 1 июля 2008 года все вертолеты, выполняющие операции в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT, а при выполнении полетов над водным пространством, как указано в п. 4.5.1 а), одним автоматическим ELT и одним ELT(S) на спасательный плот или спасательный жилет.

4.7.2. С 1 июля 2008 года все вертолеты, выполняющие операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT, а при выполнении полетов над водным пространством, как указано в п. 4.5.1 б), одним автоматическим ELT и одним ELT(S) на спасательный плот или спасательный жилет.

4.7.3. Оборудование ELT, устанавливаемое на борту в соответствии с требованиями пп. 4.7.1 и 4.7.2, функционирует согласно соответствующим положениям AR-ANS-009.

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

4.8. ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ВЫСОТНЫЕ ПОЛЕТЫ

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

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

4.8.1. Вертолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 700 гПа в кабинах летного экипажа и пассажиров, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п. 2.3.8.1. Раздел II, глава 4 AR-OPS-001. Эксплуатация воздушных судов II-4-15 3/11/22

4.8.2. Вертолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 700 гПа, но который оснащен средствами поддержания давления в кабинах летного экипажа и пассажиров на уровне, превышающем 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п. 2.3.8.2.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-II-4/14

4.8.3. Вертолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, или который, если выполняет полеты на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет более 376 гПа, не может безопасно снизиться в течение 4 мин до абсолютной высоты, где атмосферное давление составляет 620 гПа, и которому индивидуальное удостоверение о годности к полетам выдано 9 ноября 1998 года или позже, оснащается автоматически разворачиваемым кислородным оборудованием в соответствии с требованиями п. 2.3.8.2. Общее число кислородных приборов превышает количество мест для пассажиров и членов кабинного экипажа как минимум на 10 %.

4.8.4. Вертолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, или который, если выполняет полеты на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет более 376 гПа, не может безопасно снизиться в течение 4 мин до абсолютной высоты полета, где атмосферное давление составляет 620 гПа, и которому индивидуальное удостоверение о годности к полетам выдано до 9 ноября 1998 года, должен оснащаться автоматически разворачиваемым кислородным оборудованием в соответствии с требованиями п. 2.3.8.2. Общее число кислородных приборов должно превышать количество мест для пассажиров и членов кабинного экипажа как минимум на 10 %.

4.9. **ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ**

Все вертолеты 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.

4.10. **ВЕРТОЛЕТЫ, ВЫПОЛНЯЮЩИЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ОБНАРУЖЕНИЕ ОСОБЫХ ЯВЛЕНИЙ ПОГОДЫ**

Вертолеты, выполняющие пассажирские перевозки, должны оснащаться метеорологическим радиолокатором или другим оборудованием для обнаружения особых явлений погоды в тех случаях, когда такие вертолеты эксплуатируются в районах, где на маршруте можно ожидать встречу с грозами или другими потенциально опасными погодными условиями, которые могут быть обнаружены либо ночью, либо в метеорологических условиях полета по приборам.

4.11. **ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ СОДЕРЖАЩИМСЯ В ТОМЕ I ПКМ-№58 ТРЕБОВАНИЯМ СЕРТИФИКАЦИИ ПО ШУМУ**

На борту каждого вертолета, который должен соответствовать содержащимся в томе I ПКМ-№58 требованиям сертификации по шуму, находится документ, удостоверяющий сертификацию вертолета по шуму. Если такой документ или соответствующее свидетельство, удостоверяющее сертификацию по шуму, о которой идет речь в другом документе, утвержденном Агентством «Узавиация», выпускаются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык.

Примечание 1. Удостоверяющие данные могут содержаться в любом находящемся на борту документе, который утвержден Агентством «Узавиация» в соответствии с положениями авиационных правил по этому вопросу и настоящими правилами.

Примечание 2. Различные требования сертификации по шуму ПКМ-№58, которые применимы к вертолетам, определяются в зависимости от даты подачи заявки на сертификат типа или даты принятия заявки сертифицирующим органом в рамках аналогичной установленной процедуры. Для некоторых вертолетов не требуется соответствия любым требованиям сертификации по шуму ПКМ-№58.

4.12. **МЕСТА ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА НА ВЕРТОЛЕТАХ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ПАССАЖИРОВ**

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.	P-II-4/15

4.12.1. Все вертолеты оборудуются обращенным вперед или назад креслом (под углом до 15° к продольной оси вертолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом кабинного экипажа, в функции которого входит выполнение положений п. 10.1 относительно аварийной эвакуации.

Примечание 1. В соответствии с положениями п. 4.2.2 с) 1) следует предусматривать кресла и привязные ремни для использования каждым дополнительным членом кабинного экипажа.

Примечание 2. Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которыми можно пользоваться отдельно.

4.12.2. Места членов кабинного экипажа располагаются вблизи аварийных выходов на уровне пола и других аварийных выходов, которые предусматриваются Агентством «Узавиация» для аварийной эвакуации.

4.13. ВЕРТОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОБОРУДОВАНЫ ПРИЕМООТВЕТЧИКОМ, ПЕРЕДАЮЩИМ ДАННЫЕ О БАРОМЕТРИЧЕСКОЙ ВЫСОТЕ

За исключением случаев, когда соответствующим полномочным органом может быть разрешено иное, все вертолеты оборудуются приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте и функционирующим в соответствии с положениями AR-ANS-011.

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

4.14. МИКРОФОНЫ

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

4.15. СИСТЕМА КОНТРОЛЯ УРОВНЯ ВИБРАЦИИ

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

4.16. ВЕРТОЛЕТЫ, ОБОРУДОВАННЫЕ СИСТЕМАМИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПОСАДКИ, КОЛЛИМАТОРНЫМИ ИНДИКАТОРАМИ (HUD) ИЛИ ЭКВИВАЛЕНТНЫМИ ИНДИКАТОРАМИ, СИСТЕМАМИ ТЕХНИЧЕСКОГО ЗРЕНИЯ С РАСШИРЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ ВИЗУАЛИЗАЦИИ (EVS), СИСТЕМАМИ СИНТЕЗИРОВАННОЙ ВИЗУАЛИЗАЦИИ (SVS) И/ИЛИ КОМБИНИРОВАННЫМИ СИСТЕМАМИ ВИЗУАЛИЗАЦИИ (CVS)

Несмотря на пп. 2.2.8.1.2–2.2.8.1.3 главы 2, в тех случаях, когда вертолеты оборудованы системами автоматической посадки, HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS или любым сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, порядок использования таких систем для обеспечения безопасности полетов вертолетов устанавливается Агентством «Узавиация».

Примечание 1. Информация, касающаяся систем автоматической посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS, содержится в GM-GEN-052.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Полетная Документация	Глава/Стр.	P-II-4/16

Примечание 2. Система автоматической посадки вертолета представляет собой заход на посадку в автоматическом режиме с использованием бортовых систем, которые обеспечивают автоматический контроль траектории полета до точки выравнивания с посадочной поверхностью, от которой пилот может переходить к выполнению безопасной посадки с помощью своего зрения без использования средств автоматического контроля.

4.17. ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОЛЕТНЫЕ ПЛАНШЕТЫ (EFB)

Инструктивный материал о составе оборудования, функциях и специальном утверждении EFB содержится в GM-GEN-058.

4.17.1. Оборудование EFB

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

4.17.2. Функции EFB

4.17.2.1. При использовании EFB на борту вертолета эксплуатант:

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

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


4.17.2.2. Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение на эксплуатационное использование функций EFB для обеспечения безопасности полетов вертолетов.

4.17.3. Специальное утверждение EFB

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

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

Примечание. Инструктивный материал по оценкам риска для безопасности полетов содержится в GM-GEN-010

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовое Оборудование	Глава/Стр.	P-II-5/1

Глава - 5. **БОРТОВОЕ СВЯЗНОЕ, НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ВЕРТОЛЕТА И ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ**

5.1. **СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

5.1.1. Вертолет оснащается связным радиооборудованием, способным:

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

Примечание. Требования п. 5.1.1 считаются выполненными, если указанная в этом пункте способность поддерживать связь будет продемонстрирована в нормальных для данного маршрута условий распространения радиоволн.

5.1.2. Связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц обеспечивается с помощью радиооборудования, требуемого в соответствии с п. 5.1.1.

5.1.3. При полетах, в которых связное оборудование должно соответствовать спецификации RCP для осуществления связи, основанной на характеристиках (PBC), вертолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 5.1.1:

- оснащается оборудованием связи, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной спецификацией (спецификациями) RCP
- обладает информацией о возможностях вертолета соответствовать спецификации RCP, описанных в летном руководстве или другой документации на вертолет, утверждённой государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
- обладает информацией о возможностях вертолета соответствовать спецификации RCP, включенных в MEL.


Примечание. Информация о концепции связи и наблюдения, основанных на характеристиках (PBCS), и инструктивный материал о ее внедрении содержатся в GM-GEN-055

5.1.4. Агентство «Узавиация» для операций, в которых установлена спецификация RCP для PBC, обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:

- стандартные и нестандартные процедуры, включая процедуры на случай непредвиденных обстоятельств;
- требования к уровню квалификации и подготовки членов летного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RCP;
- программу подготовки соответствующего персонала, отвечающую задачам предусматриваемых операций;
- соответствующие процедуры технического обслуживания по обеспечению поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RCP.

5.1.5. Агентство «Узавиация» обеспечивает применительно к вертолетам, указанным в п. 5.1.3, наличие надлежащих положений, касающихся:

- отчетов об отмеченных характеристиках связи, получаемых от контрольных программ, установленных в соответствии с AR-ANS-001;
- осуществления незамедлительных корректирующих действий применительно к конкретным вертолетам, типам вертолетов или эксплуатантам, указанным в таких отчетах как несоблюдающие требования спецификаций RCP.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовое Оборудование	Глава/Стр.	P-II-5/2

5.2. НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

5.2.1. Вертолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

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

за исключением тех случаев, когда (если это не запрещается соответствующим полномочным органом) навигация в ходе полета по ПВП осуществляется с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами.

5.2.2. полетах, где установлена навигационная спецификация для навигации, основанной на характеристиках (PBN), вертолет, в дополнение к требованиям, указанным в п. 5.2.1:

- a) оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять такие полеты в соответствии с установленной(ыми) навигационной(ыми) спецификацией(ями);
- b) имеет информацию относительно возможностей вертолета в части навигационных спецификаций, которая указывается в летном руководстве или другой документации по вертолету, утвержденной государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
- c) имеет включенную в MEL информацию относительно возможностей вертолета в части навигационных спецификаций.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся документации по вертолету, приведен в GM-GEN-053.

5.2.3. При полетах, где установлена навигационная спецификация для PBN, Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы эксплуатант установил и документально оформил:

- a) штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий в аварийной обстановке;
- b) требования к подготовке и квалификации летного экипажа согласно соответствующим навигационным спецификациям;
- c) программу подготовки соответствующего персонала сообразно его будущим служебным обязанностям;
- d) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности согласно соответствующим навигационным спецификациям.

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся риска для безопасности полетов при выполнении операций в условиях PBN и способов его уменьшения в соответствии с AR-SMS-001, содержится в GM-GEN-057.


Примечание 2. Управление электронными навигационными данными является неотъемлемой частью штатных и нештатных процедур.

5.2.4. Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение для полетов, основанных на навигационных спецификациях PBN, требующих утверждения (AR).

5.2.5. Примечание. Инструктивный материал, касающийся навигационных спецификаций PBN, требующих утверждения (AR), содержится в GM-GEN-057.

5.2.6. Вертолет в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием, которое в случае отказа одного из элементов оборудования на любом этапе полета позволит вертолету продолжать полет в соответствии с положениями п. 5.2.1 и, в соответствующих случаях, п. 5.2.2.

5.2.7. При полетах, в ходе которых планируется производить посадку в приборных метеорологических условиях, вертолет оснащается соответствующим навигационным оборудованием, обеспечивающим выведение вертолета в точку, откуда может быть

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовое Оборудование	Глава/Стр.	P-II-5/3

произведена визуальная посадка. Это оборудование способно обеспечить такое наведение на каждом вертодроме, где планируется посадка в метеорологических условиях полета по приборам, и на любых намеченных запасных вертодромах.

5.3. ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ

5.3.1. Вертолет оснащается оборудованием наблюдения, которое позволяет ему выполнять полет в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения.

5.3.2. При полетах, где оборудование наблюдения должно соответствовать спецификации RSP для наблюдения, основанного на характеристиках (PBS), вертолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 5.3.1:

- a) оснащается оборудованием наблюдения, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной(установленными) спецификацией(спецификациями) RSP;
- b) обладает информацией о возможностях вертолета соответствовать спецификации RSP, описанных в летном руководстве или другой бортовой документации, утвержденной государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
- c) обладает информацией о возможностях вертолета выполнять спецификацию RSP, включенных в MEL.

Примечание 1. Информация об оборудовании наблюдения содержится в Руководстве по авиационному наблюдению GM-GEN-056

Примечание 2. Информация о спецификациях RSP для наблюдения, основанного на характеристиках, содержится в GM-GEN-055.

5.3.3. Агентство «Узавиация» для операций, в которых установлена спецификация RSP для PBS, обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:

- a) стандартные и нестандартные процедуры, включая процедуры на случай непредвиденных обстоятельств;
- b) требования к уровню квалификации и подготовки членов летного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RSP;
- c) программу подготовки соответствующего персонала, отвечающую задачам предусматриваемых операций;
- d) соответствующие процедуры технического обслуживания по обеспечению поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RSP.

5.3.4. Агентство «Узавиация» обеспечивает применительно к вертолетам, указанным в п. 5.3.2, наличие надлежащих положений, касающихся:


- a) отчетов об отмеченных характеристиках связи, получаемых от контрольных программ, установленных в соответствии с AR-ANS-001;
- b) осуществления незамедлительных корректирующих действий применительно к конкретным вертолетам, типам вертолетов или эксплуатантам, указанным в таких отчетах как несоблюдающие требования спецификаций RSP.

5.4. УСТАНОВКА ОБОРУДОВАНИЯ

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

5.5. УПРАВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫМИ НАВИГАЦИОННЫМИ ДАННЫМИ

5.5.1. Эксплуатант не использует продукты электронных навигационных данных, обработанные для применения на борту и на земле, если Агентство «Узавиация» не

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовое Оборудование	Глава/Стр.	P-II-5/4

утвердило процедуры эксплуатанта, обеспечивающие соответствие применяемого процесса и поставляемых продуктов приемлемым стандартам целостности и совместимость этих продуктов с заданной функцией оборудования, которое будет их использовать. Агентство «Узавиация» обеспечивает постоянный контроль эксплуатанта за процессом и продуктами.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся процессов, которым могут следовать поставщики данных, содержится в документах RTCA DO200A/EUROCAE ED-76 и RTCA DO-201A/EUROCAE ED-77.

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Поддержание Летной Годности Вертолетов	Глава/Стр.	P-II-6/1

Глава - 6. ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВЕРТОЛЕТОВ

Примечание 1. Используемое в настоящей главе понятие "вертолет" включает: двигатели, силовые приводы, несущие винты, узлы, вспомогательные агрегаты, приборы, оборудование и аппаратуру, в том числе аварийно-спасательное оборудование.

Примечание 2. В положениях настоящей главы упоминаются требования государства регистрации. В том случае, когда Агентство «Узавиация» и государство регистрации являются разными государствами, может потребоваться учитывать любые дополнительные требования Агентства «Узавиация».

Примечание 3. Инструктивный материал, касающийся требований к сохранению летной годности, содержится в GM-GEN-054

6.1. ЭКСПЛУАТАНТА, СВЯЗАННЫЕ С ПОДДЕРЖАНИЕМ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

6.1.1. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы в соответствии с процедурами, приемлемыми для государства регистрации: или Агентства «Узавиация» если оно является государством регистрации.

- a) каждый вертолет, который они эксплуатируют, поддерживался в пригодном для выполнения полетов состоянии;
- b) эксплуатационное и аварийное оборудование, необходимое для планируемого полета, являлось исправным;
- c) сертификат летной годности вертолета, который они эксплуатируют, был действительным.

6.1.2. Эксплуатант не эксплуатирует вертолет, если техническое обслуживание вертолета, включая любой соответствующий двигатель, несущий винт или часть, не выполнено:

- a) организацией, отвечающей требованиям авиационных правил, в части касающейся летной годности ВС, которая утверждена государством регистрации вертолета или другим Договаривающимся государством и является приемлемой для государства регистрации или Агентством «Узавиация»; или
- b) каким-либо лицом или организацией в соответствии с процедурами, утвержденными государством или Агентством «Узавиация» регистрации; и не выдано свидетельство о техническом обслуживании в отношении выполненного технического обслуживания.

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

6.1.4. Эксплуатант обеспечивает проведение технического обслуживания его вертолетов в соответствии с программой технического обслуживания, утвержденной государством или Агентством «Узавиация» регистрации.

6.2. РУКОВОДСТВО ЭКСПЛУАТАНТА ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

6.2.1. Эксплуатант обеспечивает наличие приемлемого для государства регистрации или Агентством «Узавиация» руководства по регулированию технического обслуживания, которое используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и отвечает требованиям п. 9.2. При разработке этого руководства соблюдаются принципы, связанные с человеческим фактором.

Примечание. Инструктивный материал по применению принципов, связанных с человеческим фактором, содержится в GM-GEN-013

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Поддержание Летной Годности Вертолетов	Глава/Стр.	P-II-6/2

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

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

6.2.4. Эксплуатант предоставляет Агентству «Узавиация» и государству регистрации (в случае если Агенство «Узавиация» не является государством регистрации) экземпляр руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания со всеми поправками и/или изменениями к нему и включает в него такой обязательный материал, какой может потребовать Агентство «Узавиация» или государство регистрации.

6.3. ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

6.3.1. Эксплуатант обеспечивает наличие утвержденной государством регистрации или Агентством «Узавиация» программы технического обслуживания, которая используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и содержит информацию, предусмотренную в п. 9.3. При разработке эксплуатантом программы технического обслуживания учитываются аспекты человеческого фактора.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в GM-GEN-013

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


6.4. РЕГИСТРИРУЕМЫЕ ДАННЫЕ О ПОДДЕРЖИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

6.4.1. Эксплуатант обеспечивает хранение в течение периодов, указанных в п. 6.4.2, следующих регистрируемых данных:

- a) общего времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) вертолета и всех агрегатов с ограниченным сроком службы;
- b) текущих сведений о соблюдении всей обязательной информации о сохранении летной годности;
- c) соответствующих подробных данных о модификациях и ремонтах вертолета и его основных агрегатов; Раздел II, глава 6 настоящих авиационных правил.
- d) времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) после последнего капитального ремонта вертолета или его агрегатов с соблюдением обязательного межремонтного срока службы;
- e) текущих сведений о соблюдении программы технического обслуживания вертолета;
- f) подробных данных о техническом обслуживании, которые свидетельствуют о выполнении всех требований при подписании свидетельства о техническом обслуживании.

6.4.2. Зарегистрированные данные, указанные в п. 6.4.1 а) – е), хранятся как минимум в течение 90 дней после окончательного снятия с эксплуатации соответствующего агрегата, а зарегистрированные данные, указанные в п. 6.4.1 f), хранятся как минимум в течение одного года после подписания свидетельства о техническом обслуживании.

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Поддержание Летной Годности Вертолетов	Глава/Стр.	P-II-6/3

6.4.4. Регистрация хранимых и передаваемых в соответствии с п. 6.4 данных ведется в том виде и формате, которые обеспечивают на постоянной основе их удобочитаемость, защищенность и целостность.

Примечание 1. По своему виду и формату эти данные могут представлять собой, например, записи на бумажной основе, на пленке, электронные записи или записи в любом сочетании указанных видов.

Примечание 2. Инструктивные указания относительно электронных регистрируемых данных о поддержании летной годности воздушных судов содержатся в GM-GEN-054.

6.5. ИНФОРМАЦИЯ О СОХРАНЕНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

6.5.1. Эксплуатант вертолета, максимальная масса которого превышает 3175 кг, контролирует и оценивает опыт технического обслуживания и эксплуатации с точки зрения сохранения летной годности и предоставляет информацию, предписанную государством регистрации или Агентством «Узавиация», с помощью системы, указанной в ПКМ-№58, ПКМ-№354.

6.5.2. Эксплуатант вертолета, максимальная масса которого превышает 3175 кг, получает и оценивает сведения и рекомендации в отношении сохранения летной годности, поступающие от организации, ответственной за конструкцию типа, и предпринимает результирующие действия, которые считаются необходимыми, в соответствии с процедурой, приемлемой для государства регистрации или Агентством «Узавиация».

Примечание. Инструктивный материал по интерпретации термина "организация, ответственная за конструкцию типа" содержится в GM-GEN-054

6.6. МОДИФИКАЦИИ И РЕМОНТЫ

Все модификации и ремонты соответствуют требованиям к летной годности, приемлемым для государства регистрации или Агентством «Узавиация». Устанавливаются правила, обеспечивающие хранение доказательных данных, подтверждающих соблюдение требований к летной годности.

6.7. СВИДЕТЕЛЬСТВО О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ

6.7.1. Если техническое обслуживание выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, свидетельство о техническом обслуживании выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию в соответствии с положениями ПКМ-№58, ПКМ-№354.

6.7.2. 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, подтверждения того, что проделанная работа по техническому обслуживанию была выполнена удовлетворительно и в соответствии с утвержденными данными и процедурами, приемлемыми для государства регистрации или Агентству «Узавиация».

6.7.3. 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;
- b) дата завершения такого технического обслуживания;
- c) данные о лице или лицах, подписавших свидетельство.


6.8. УЧЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

6.8.1. Эксплуатант ведет учет следующих данных:

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Поддержание Летной Годности Вертолетов	Глава/Стр.	P-II-6/4

- a) в отношении всего вертолета: общее время эксплуатации;
- b) в отношении основных агрегатов вертолета:
 - 1) общее время эксплуатации,
 - 2) дату последнего капитального ремонта,
 - 3) дату последнего инспекционного осмотра;
- c) в отношении тех приборов и оборудования, эксплуатационная надежность и срок службы (ресурс) которых определяются временем эксплуатации:
 - 1) время эксплуатации, регистрация которого необходима для определения их эксплуатационной надежности или расчета их срока службы (ресурса);
 - 2) дату последнего инспекционного осмотра.

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Летный Экипаж Вертолета	Глава/Стр.	P-II-7/1

Глава - 7. ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ ВЕРТОЛЕТА

7.1. СОСТАВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

7.1.1. Летный экипаж по численности и составу отвечает требованиям, которые не ниже требований, указанных в руководстве по производству полетов. Численность летного экипажа увеличивается по сравнению с минимальной необходимой численностью, указанной в летном руководстве или в других документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам в тех случаях, когда этого требуют тип используемого вертолета, вид выполняемого полета и продолжительность полета между двумя пунктами, в которых происходит смена летного экипажа.

7.1.2. В состав летного экипажа входит по крайней мере одно лицо, которому государством регистрации или Агентством «Узавиация» предоставлено право эксплуатировать используемое связное радиооборудование.

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


7.2. ОБЯЗАННОСТИ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ

Эксплуатант в зависимости от типа вертолета определяет необходимые функции всех членов летного экипажа, которые они должны выполнять в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей. В программе подготовки, организуемой эксплуатантом, предусматриваются ежегодное обучение этим функциям, включая обучение методам и правилам пользования всем аварийно-спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта вертолета.

7.3. ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

7.3.1. Эксплуатант составляет и выполняет программу наземной и летной подготовки, которая утверждается Агентством «Узавиация» и гарантирует надлежащую подготовку всех членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей. Эта программа подготовки:

- a) включает средства наземной и летной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации, как это предусматривается Агентством «Узавиация»;
- b) состоит из наземной и летной подготовки применительно к типу(ам) вертолета, на котором работают члены летного экипажа;
- c) включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и исключительной обстановки или режима, вызванных неисправностями двигателя, привода, несущего винта, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами;
- d) включает подготовку в целях овладения знаниями и навыками, касающимися схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе производства полетов, возможностей человека и контроля факторов угрозы и ошибок, перевозки опасных грузов, а также, когда это применимо, правилами, которые являются специфическими для условий, в которых должен эксплуатироваться вертолет;
- e) обеспечивает проведение обучения с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, за выполнение которых они несут ответственность, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа применительно, в частности, к нештатным или аварийным процедурам;
- f) включает подготовку в целях овладения знаниями и навыками, касающимися эксплуатационного использования коллиматорных индикаторов и/или систем технического зрения с расширенными возможностями визуализации для вертолетов,

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Летный Экипаж Вертолета	Глава/Стр.	P-II-7/2

оснащенных таким оборудованием;

- г) повторяется через определенные периоды, устанавливаемые Агентством «Узавиация», и предусматривает проведение оценки подготовки.

Примечание 1. Пункт 2.2.5 запрещает производить в полете с пассажирами или грузом на борту имитацию аварийной обстановки или нештатных ситуаций.

Примечание 2. Летная подготовка в той мере, в какой это представляется целесообразным Агентству «Узавиация», может осуществляться на тренажерных устройствах имитации условий полета, утвержденных Агентством «Узавиация» для данной цели.

Примечание 3. Объем повторной подготовки, требуемой в соответствии с пп. 7.2 и 7.3, может меняться и не обязательно должен быть таким же полным, как объем первоначальной подготовки, проведенной на конкретном типе вертолета.

Примечание 4. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов или сдачи письменных экзаменов, а также другими способами по усмотрению Агентства «Узавиация».

Примечание 5. Дополнительная информация о требованиях к перевозке опасных грузов содержится в главе 12.

Примечание 6. Инструктивный материал, касающийся разработки программ подготовки в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека, содержится в GM-GEN-013

Примечание 7. Информация для пилотов и персонала по производству полетов, касающаяся параметров схем полетов и эксплуатационных процедур, приведена в томе I PANS-OPS (PANS-OPS- Aircraft Operations). Критерии построения схем визуальных полетов и полетов по приборам приведены в томе II PANS-OPS (PANS-OPS- Aircraft Operations). Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в PANS-OPS, и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов.

Примечание 8. С инструктивным материалом по разработке программ подготовки членов летного экипажа можно ознакомиться в по подготовке персонала на основе анализа фактических данных GM-GEN-034


Примечание 9. С инструктивным материалом о различных средствах оценки квалификации можно ознакомиться в дополнении к главе 2 GM-GEN-002

7.3.2. Требование относительно повторной летной подготовки на конкретном типе вертолета считается выполненным, если:

- а) использовались – в той степени, в которой это представляется целесообразным Агентству «Узавиация», – тренажерные устройства имитации условий полета, утвержденные Агентством «Узавиация» для данной цели, или
- б) проводилась через определенное время проверка уровня подготовки пилотов, предусмотренная в п. 7.4.3 по данному типу вертолета.

7.4. КВАЛИФИКАЦИЯ

Примечание. Общие рекомендации в отношении перекрестной подготовки экипажей, осуществления полетов на смешанном парке воздушных судов и взаимного учета времени налета см. в GM-GEN-004 предшествующий опыт работы командира вертолета и второго пилота.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Летный Экипаж Вертолета	Глава/Стр.	P-II-7/3

7.4.1.1. Эксплуатант не поручает командиру вертолета или второму пилоту управление вертолетом при взлете и посадке вертолета определенного типа или модификации типа, если этот пилот в течение 90 предшествующих дней не управлял вертолетом того же типа при выполнении трех взлетов и посадок или на тренажере, утвержденном для этой цели.

7.4.1.2. Если командир вертолета или второй пилот летает на вертолете разных модификаций одного и того же типа или на различных типах вертолетов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур, систем и управления, то Агентство «Узавиация» принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в п. 7.4.1.1 требования в отношении каждой модификации или каждого типа вертолета.

7.4.2. Предоставление командиру вертолета права выполнять конкретные операции

7.4.2.1. Эксплуатант не использует пилота в качестве командира вертолета для осуществления операции, к выполнению которой этот пилот в настоящее время не подготовлен, до тех пор, пока этот пилот не будет удовлетворять требованиям, содержащимся в пп. 7.4.2.2 и 7.4.2.3.

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


- а) намеченную операцию. В том числе:
 - 1) местность и минимальные безопасные абсолютные высоты;
 - 2) сезонные метеорологические условия;
 - 3) технические средства, порядок обслуживания и правила в области метеорологии, связи и воздушного движения;
 - 4) правила поиска и спасания;
 - 5) навигационные средства и правила, связанные с маршрутом или районом, где должен выполняться полет;
- б) правила построения траекторий полета над густонаселенными районами и районами с высокой плотностью воздушного движения, расположение препятствий, топографию местности, светосигнальные средства, средства обеспечения захода на посадку, а также порядок прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам и применяемые эксплуатационные минимумы.

Примечание. Знания в той области, которая связана с порядком прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам, могут быть продемонстрированы на соответствующем тренажере, предназначенном для данной цели.

7.4.2.3. Командир вертолета осуществил полет, типичный для операции, выполнением которой будет заниматься пилот, и включающий посадку на типичном вертодроме, в качестве члена летного экипажа и в сопровождении пилота, который подготовлен для выполнения данной операции.

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

7.4.2.5. Эксплуатант не продолжает использовать пилота в качестве командира вертолета для осуществления какой-либо операции в районе, установленном эксплуатантом и утвержденном Агентством «Узавиация», если в течение предшествовавших 12 мес пилот не выполнил по крайней мере одного типичного полета в качестве пилота в составе летного экипажа, инспектирующего пилота или наблюдателя в кабине экипажа. В том случае, когда в течение более чем 12 мес пилот не совершил такого типичного полета, то перед назначением

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Летный Экипаж Вертолета	Глава/Стр.	P-II-7/4

его вновь командиром вертолета для осуществления данной операции этот пилот должен быть переаттестован в соответствии с пп. 7.4.2.2. и 7.4.2.3.

7.4.3. Квалификационные проверки пилотов

7.4.3.1. Эксплуатант обеспечивает проведение таких проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов к выполнению полетов на вертолете каждого типа или модификации каждого типа. Там, где полет выполняется по ППП, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения пилотов выполнять такие правила либо назначенному им пилоту-инспектору, либо представителю Агентства «Узавиация». Такие проверки осуществляются дважды в течение любого периода продолжительностью в один год. Любые две такие проверки, которые аналогичны по своему характеру и которые проводятся в течение 4 мес подряд, не полностью отвечают этому требованию.


Примечание 1. Тренажерные устройства имитации полета, утвержденные Агентством «Узавиация», могут использоваться для тех частей вышеуказанных проверок, в отношении которых они специально одобрены.

Примечание 2. См. "Вертолеты" Руководства по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета (См. GM-GEN-012)

7.4.3.2. Если эксплуатант планирует график полетов летного экипажа на вертолете разных модификаций одного и того же типа или на вертолетах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур, систем и управления, то Агентство «Узавиация» принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в п. 7.4.3.1 требования в отношении каждой модификации или каждого типа вертолета.

7.5. СНАРЯЖЕНИЕ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Полетный Диспетчер	Глава/Стр.	P-II-8/1

Глава - 8. СОТРУДНИК ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ/ ПОЛЕТНЫЙ ДИСПЕТЧЕР


- 8.1. В том случае, когда Агентство «Узавиация» эксплуатанта требует, чтобы сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, выполняющий свои функции в соответствии с утвержденным методом осуществления контроля и наблюдения за производством полетов, имел соответствующее свидетельство, такой сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер получает свидетельство в соответствии с положениями AR-PEL-001.
- 8.2. Признавая доказательство квалификации, отличное от наличия свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера, Агентство «Узавиация» эксплуатанта в соответствии с утвержденным методом осуществления контроля и наблюдения за производством полетов требует, чтобы такие лица как минимум отвечали требованиям AR-PEL-001, предъявляемым при выдаче свидетельств сотрудникам по обеспечению полетов/полетным диспетчерам.
- 8.3. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер не допускается к работе, если он:
- а) не прошел успешно специализированный учебный курс эксплуатанта, охватывающий все конкретные элементы его утвержденной методики управления и контроля за производством полетов, указанной в п. 2.2.1.3.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся содержания такой учебной программы, содержится в части D-3 "Сотрудник по обеспечению полетов/диспетчер" GM-GEN-035

- б) не совершил в течение предшествующих 12 мес, находясь в кабине вертолета, по крайней мере одного квалификационного полета в одном направлении над любым районом, в пределах которого это лицо уполномочено осуществлять контроль за полетами. Этот полет включает посадки на возможно большем числе вертодромов.

Примечание. Для целей квалификационного полета сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер должен уметь контролировать работу системы внутренней переговорной связи летного экипажа и средств радиосвязи и уметь отслеживать действия летного экипажа;

- в) не продемонстрировал эксплуатанту знание:
 - 1) содержания руководства по производству полетов, описанного в добавлении 7;
 - 2) используемого радиооборудования вертолета;
 - 3) используемого навигационного оборудования вертолета;
- д) 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 оборудованием вертолета;
 - 3) особенностей и ограничений каждой навигационной системы, которая используется эксплуатантом;
 - 4) инструкций по загрузке вертолетов;
- е) не продемонстрировал эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;


	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Полетный Диспетчер	Глава/Стр.	P-II-8/2

f) не продемонстрировал эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в п. 2.6.

8.4. Сотруднику по обеспечению полетов/полетному диспетчеру, допущенному к работе, следует постоянно поддерживать уровень знаний всех эксплуатационных особенностей, которые имеют отношение к такой деятельности, включая знания и навыки в области возможностей человека.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся разработки программ подготовки в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека, содержится в GM-GEN-013

8.5. Сотрудник по обеспечению полетов/полетного диспетчера не допускается к работе, если он в течение 12 мес подряд не исполнял своих обязанностей, пока не будут удовлетворены положения п. 8.3.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Руководства, Бортовые Журналы И Учетные Документы	Глава/Стр.	P-II-9/1

Глава - 9. РУКОВОДСТВА, БОРТОВЫЕ ЖУРНАЛЫ И УЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Примечание. К настоящим правилам имеют также отношение следующие руководства, журналы и учетные документы, которые не упоминались в этой главе:

документ для учета заправки топливом и маслом – см. п. 2.2.9;

регистрируемые данные о техническом обслуживании – см. п. 6.4;

документ для учета полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха – см. 2.8.3.3;

документация о подготовке к полету – см. п. 2.3;

рабочий план полета – см. п. 2.3.3;

документ для учета уровня квалификации командира вертолета применительно к выполнению определенных операций – см. п. 7.4.2.4.

9.1. ЛЕТНОЕ РУКОВОДСТВО


Примечание. Летное руководство содержит информацию, изложенную в ПКМ-№58, пкм-№354

Летное руководство обновляется путем внесения изменений, утвержденных государством регистрации.

9.2. РУКОВОДСТВО ЭКСПЛУАТАНТА ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания, которое обеспечивается в соответствии с п. 6.2 и может издаваться в виде отдельных частей, содержит следующую информацию:

- a) описание предусматриваемых в п. 6.1.1 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. 6.1.4 настоящих правил;
- c) ссылку на программу технического обслуживания, упоминаемую в п. 6.3.1;
- d) описание используемых методов регистрации и хранения эксплуатантом данных о техническом обслуживании, упоминаемых в п. 6.4;
- e) описание процедур контроля, оценки и представления данных об опыте технического обслуживания и эксплуатации, упоминаемых в п. 6.5.1; f) описание процедур выполнения требований к представлению эксплуатационной информации, содержащихся в пп. 4.2.3.1
- f) и 4.2.4 ПКМ--№354;
- g) описание процедур оценки информации о сохранении летной годности и осуществления любых результирующих действий, предусмотренных в п. 6.5.2;
- h) описание процедур осуществления действий, вытекающих из обязательной информации о сохранении летной годности;
- i) описание процедур введения и функционирования системы анализа и постоянного контроля за выполнением и эффективностью программы технического обслуживания с

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Руководства, Бортовые Журналы И Учетные Документы	Глава/Стр.	P-II-9/2

целью устранения любых недостатков в этой программе;

- j) описание типов и моделей вертолетов, на которые распространяется руководство;
- к) описание процедур обеспечения регистрации и устранения неисправностей, влияющих на летную годность;
- l) описание процедур информирования государства регистрации или Агентства «Узавиация» о значительных происшествиях при эксплуатации;
- м) описание процедур контроля лизинга воздушных судов и соответствующих авиационных изделий;
- н) описание процедур изменения руководства по регулированию технического обслуживания.

9.3. ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

9.3.1. Программа технического обслуживания каждого вертолета, предусмотренная в п. 6.3, содержит следующую информацию:

- а) работы по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения с учетом предполагаемого использования вертолета;
- б) когда это применимо, программу сохранения целостности конструкции;
- с) процедуры изменения предписаний, упомянутых в подпунктах, а) и б) выше, или отклонения от них;
- д) когда это применимо, описание программы контроля состояния и поддержания надежности систем, агрегатов, силовых приводов, несущих винтов и двигателей вертолета.

9.3.2. Работы по техническому обслуживанию и их периодичность, установленные в качестве обязательных при утверждении типовой конструкции, указываются в качестве таковых.

9.3.3. 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.

9.4. БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ

9.4.1. На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, должен вестись бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, его экипаже и каждом полете.

9.4.2. Бортовой журнал вертолета должен содержать следующие разделы с соответствующей нумерацией римскими цифрами:

I. Национальная принадлежность и регистрация вертолета.

II. Дата.


III. Фамилии членов экипажа.

IV. Обязанности членов экипажа.

V. Пункт вылета.

VI. Пункт прибытия.

VII. Время вылета.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Руководства, Бортовые Журналы И Учетные Документы	Глава/Стр.	P-II-9/3

VIII. Время прибытия.

IX. Часы полета.

X. Характер полета (частный, регулярный или нерегулярный рейс).

XI. Инциденты, наблюдения, если таковые имеются.

XII. Подпись ответственного лица.

9.4.3. . Записи в бортовом журнале необходимо производить незамедлительно и чернилами или нестираемым карандашом.


9.4.4. . Заполненные бортовые журналы необходимо сохранять для обеспечения непрерывности регистрации выполнения полетов в течение последних 6 мес.

9.5. УЧЕТ БОРТОВОГО АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ


Эксплуатанты всегда имеют в своем распоряжении для немедленного сообщения координационным центрам поиска и спасания перечни, содержащие сведения об аварийно-спасательном оборудовании, находящемся на борту любого из их вертолетов, занятых в международной авионавигации. Информация об этом включает – применительно к конкретному случаю – число, цвет и тип спасательных плотов и сигнальных ракет, подробное описание аварийных запасов медицинских средств, запаса воды, а также тип аварийного переносного радиооборудования и частоты, на которых оно работает.

9.6. ЗАПИСИ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ

Эксплуатант обеспечивает, по возможности, сохранение в случае авиационного происшествия или инцидента с вертолетом всех относящихся к данному полету записей бортовых самописцев и, если необходимо, самих бортовых самописцев, а также сохранение их в надежном месте до их выдачи, как это предусмотрено в ПКМ-№660.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Руководства, Бортовые Журналы И Учетные Документы	Глава/Стр.	P-II-9/4

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Члены Кабинного Экипажа	Глава/Стр.	P-II-10/1

Глава - 10. ЧЛЕНЫ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

10.1. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ

Эксплуатант устанавливает достаточное с точки зрения Агентства «Узавиация» эксплуатанта минимальное число членов кабинного экипажа для каждого типа вертолета с учетом пассажироместимости или числа перевозимых пассажиров, которое не должно быть меньше минимального числа, установленного при сертификации для того, чтобы обеспечить безопасную и быструю эвакуацию людей, а также выполнение необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации. Эксплуатант определяет эти функции на каждый тип вертолета.

10.2. БЕЗОПАСНОСТЬ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА ВО ВРЕМЯ ПОЛЕТА

Во время взлета и посадки, а также в любое другое время по указанию командира вертолета каждый член кабинного экипажа занимает место в кресле и пристегивается поясным ремнем или привязной системой, при наличии таковой.

Примечание. Упомянутое выше не исключает того, что в другое время, кроме взлета и посадки, командир вертолета может давать указание пристегнуть только поясные ремни.


10.3. ПОДГОТОВКА

Эксплуатант составляет и выполняет утверждаемую Агентством «Узавиация» программу подготовки, которую должны пройти все лица, назначаемые членами кабинного экипажа. Члены кабинного экипажа ежегодно проходят программу переподготовки. Эти программы подготовки являются гарантией того, что каждое из этих лиц:


- a) сможет выполнять связанные с обеспечением безопасности полета обязанности и функции, которые ему положено выполнять при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;
- b) будет уметь и будет способен пользоваться находящимся на борту таким аварийно-спасательным оборудованием, как, например, спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийные трапы (желоба), аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование, комплекты первой помощи и универсальные профилактические комплекты, автоматические наружные дефибрилляторы;
- c) при работе на вертолетах, выполняющих полеты на высоте более 3000 м (10 000 фут), будет знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных вертолетах знать о физиологических явлениях, вызываемых разгерметизацией;
- d) будет знать обязанности и функции других членов экипажа в аварийной обстановке настолько, насколько это необходимо для выполнения собственных обязанностей члена кабинного экипажа;
- e) будет знать типы опасных грузов, которые могут и не могут перевозиться в пассажирской кабине;
- f) будет знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне вертолета, включая вопросы координации действий между летным и кабинным экипажами.

Примечание 1. Требования к подготовке членов кабинного экипажа по вопросам перевозки опасных грузов изложены в программе подготовки по опасным грузам, приведенной в AR-GEN-002 и в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху.

Примечание 2. Дополнительная информация о требованиях к перевозке опасных грузов содержится в главе 12.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-II-10/2
Члены Кабинного Экипажа			

Примечание 3. Инструктивный материал, касающийся разработки программ подготовки в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека, содержится в GM-GEN-040)

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Безопасность	Глава/Стр.	P-II-11/1

Глава - 11. **БЕЗОПАСНОСТЬ**

11.1. **КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ПРАВИЛ ОБЫСКА ВЕРТОЛЕТА**

Эксплуатант обеспечивает наличие на борту вертолета контрольного перечня правил, которыми следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии. Контрольный перечень дополняется инструктивным материалом в отношении действий, которые следует предпринимать в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета.

11.2. **ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ**


11.2.1. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки, позволяющую членам экипажа предпринимать наиболее правильные действия, направленные на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства.

11.2.2. Эксплуатант также устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления соответствующих сотрудников с превентивными мерами и методами в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортового питания, предназначенных для перевозки на самолете, с тем чтобы они способствовали предотвращению актов диверсий или других форм незаконного вмешательства.


11.3. **ДОНЕСЕНИЕ ОБ АКТАХ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА**

По завершении акта незаконного вмешательства командир вертолета немедленно направляет донесение о таком акте назначенному местному полномочному органу.

** В контексте настоящей главы слово "безопасность" употребляется применительно к предотвращению незаконных актов против гражданской авиации.*

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Безопасность	Глава/Стр.	P-II-11/2

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Опасные Грузы	Глава/Стр.	P-II-12/1

Глава - 12. ГЛАВА. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

12.1. ОБЩИЕ СЛУЧАИ ПРИМЕНЕНИЯ

Примечание 1. AR-GEN-002 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" включает общие положения о международной перевозке опасных грузов по воздуху, которые более подробно изложены в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Глава 2 AR-GEN-002 включает положения, согласно которым опасные грузы при определенных условиях не подпадают под действие требований AR-GEN-002. Они более подробно изложены в частях 1;1 и 1;2 Технических инструкций.

Примечание 2. В силу различий в типах полетов, выполняемых вертолетами и самолётами, необходимо учитывать некоторые дополнительные факторы при перевозке опасных грузов вертолетами, как изложено в части 7;7 Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху.

12.2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВ

Примечание 1. Глава 2 AR-GEN-002 содержит требования к каждому государству предпринять необходимые меры по обеспечению соответствия с подробными положениями, содержащимися в Технических инструкциях.

Примечание 2. Обязанности эксплуатанта по перевозке опасных грузов изложены в AR-GEN-002. Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху описаны обязанности эксплуатанта и требования к представлению отчетов о происшествиях и инцидентах.

Примечание 3. AR-GEN-002 содержит требования к каждому Договаривающемуся государству установить процедуры по контролю за всеми юридическими лицами (включая упаковщиков, грузоотправителей, организации по наземной обработке грузов и эксплуатантов), выполняющих операции с опасными грузами.

Примечание 4. Требования, относящиеся к членам экипажа или пассажирам, перевозящим опасные грузы на борту воздушного судна, изложены в главе 1 части 8 Технических инструкций.

Примечание 5. СОМАТ, отвечающие квалификационным критериям Технических инструкций по опасным грузам, считаются грузом и должны перевозиться в соответствии с п. 2.2 главы 2 части 1 Технических инструкций (например, запчасти к воздушному судну, такие как химические источники кислорода, командно-топливные агрегаты, огнетушители, масла, смазочные материалы и чистящие средства).

12.3. ЭКСПЛУАТАНТЫ БЕЗ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО УТВЕРЖДЕНИЯ НА ПЕРЕВОЗКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В КАЧЕСТВЕ ГРУЗА

Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы эксплуатанты, не имеющие специального утверждения для перевозки опасных грузов:

- a) создавали учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям AR-GEN-002, применимым требованиям 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:

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-II-12/2
Опасные Грузы			


- 1) определить незаявленные опасные грузы, включая СОМАТ, классифицированные как опасные грузы, и отказаться принимать их;
- 2) сообщать соответствующим полномочным органам Агентства «Узавиация», в котором это произошло, информацию о любых:
 - I. случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных опасных грузов;
 - II. происшествиях и инцидентах с опасными грузами.

12.4. ЭКСПЛУАТАНТЫ СО СПЕЦИАЛЬНЫМ УТВЕРЖДЕНИЕМ НА ПЕРЕВОЗКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В КАЧЕСТВЕ ГРУЗА

12.4.1. Обзор

Агентство «Узавиация» утверждает перевозку опасных грузов и обеспечивает, чтобы эксплуатант:

- a) создавал учебные программы по опасным грузам, отвечающие 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) устанавливал политику и процедуры в области опасных грузов в своих руководствах по производству полетов в целях удовлетворения, как минимум, требований AR-GEN-002, Технических инструкций и нормативных положений Агентства «Узавиация» с тем, чтобы позволить персоналу эксплуатанта:
 - 1) определить незаявленные или неверно заявленные в грузе или почте опасные грузы, включая СОМАТ, классифицированные как опасные грузы, и отказаться принимать их;
 - 2) предоставлять соответствующим полномочным органам государства, в котором это произошло, а также УРАПИ и Агентству «Узавиация» 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 Агентству «Узавиация» информацию о любых случаях обнаружения перевозки опасных грузов, когда:
 - I. груз не был погружен, отделен, разделен или закреплен в соответствии с положениями главы 2 части 7 Технических инструкций;
 - II. информация об опасных грузах не была предоставлена командиру воздушного судна;
 - 4) принимать, обрабатывать, хранить, перевозить, осуществлять погрузочно-разгрузочные работы с опасными грузами в качестве груза на борту воздушного судна, включая СОМАТ, классифицированные как опасные грузы;
 - 5) предоставлять командиру воздушного судна точную и удобочитаемую информацию в письменном или печатном виде, касающуюся опасных грузов, которые надлежит перевозить в качестве груза;
 - I. при перевозке опасных грузов вертолетами при наличии утверждения Агентства «Узавиация» в тех случаях, когда обстоятельства обуславливают нецелесообразность представления информации в рукописном или печатном виде или на специальном бланке, информация может предоставляться командиру воздушного судна в

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Опасные Грузы	Глава/Стр.	P-II-12/3

сокращённом виде или в краткой форме другими средствами (например, радиосвязь, включение в рабочую полетную документацию, такую как бортовой журнал или оперативный план полета) (см. Дополнение к Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху)

12.4.2. Погрузка и крепление опасных грузов

Грузовые места или внешние упаковки с опасными грузами, снабженные знаком "Только на грузовом воздушном судне", должны грузиться на вертолет, выполняющий только грузовые перевозки, в соответствии с п. 2.4.1 части 7 Технических инструкций.

12.4.3. Сбрасывание или расходование опасных грузов с вертолета

Примечание. Данные положения относятся к операциям, когда опасные грузы перевозятся вертолетом с целью разбрасывания их в ходе полета (например, в целях борьбы с лавинами).

12.4.3.1. Каждый эксплуатант подготавливает и постоянно обновляет руководство, содержащее эксплуатационные указания и процедуры обращения с опасными грузами, для применения и получения методической помощи летным персоналом, персоналом служб технического и наземного обслуживания, участвующих в процессах сбрасывания или расходования опасных грузов.

12.4.3.2. На борту воздушного судна перевозятся только требуемые члены лётного экипажа или лица, необходимые для обращения с опасными грузами или сбрасывания опасных грузов.

12.4.3.3. Эксплуатант воздушного судна имеет заранее полученное от владельцев любого подлежащего использованию аэропорта разрешение на сбрасывание или расходование опасных грузов.

12.5. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

Эксплуатант обеспечивает предоставление информации всему персоналу, в том числе персоналу третьих сторон, участвующему в процессе приемки, обработки, погрузки и разгрузки груза, о конкретном утверждении и ограничениях эксплуатанта в отношении перевозки опасных грузов.


12.6. ВНУТРЕННИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ АВИАТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

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

Примечание. AR-GEN-002 содержит соответствующее аналогичное положение.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-II-12/4
Опасные Грузы			

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-III-1/1

РАЗДЕЛ - III. МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ


Глава - 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

Примечание 2. В случае если международные перевозки выполняются совместно вертолетами, не все из которых зарегистрированы в одном и том же Договаривающемся государстве, ничто в настоящих правилах не препятствует заинтересованным государствам заключать соглашения о совместном выполнении функций, возлагаемых на государство регистрации или Агентство «Узавиация», если оно является государством регистрации, положениями соответствующих правил.

Документы указанные ниже должны перевозиться на борту ВС:

- a) эксплуатационные спецификации
- b) удостоверение о годности к полетам;
- c) свидетельства членов экипажа;
- d) бортовой журнал;
- e) разрешение на бортовую радиостанцию;
- f) пассажирскую ведомость;
- g) грузовую ведомость;
- h) копия договора 83bis (если применимо) включающая перевод на английский язык;
- i) экземпляр эксплуатационных спецификаций;
- j) документ, удостоверяющий сертификацию по шуму.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-III-1/2

1.1. СОБЛЮДЕНИЕ ЗАКОНОВ, ПРАВИЛ И ПРОЦЕДУР

1.1.1. Командир вертолета соблюдает соответствующие законы, правила и процедуры государств, в пределах которых выполняет полеты его вертолет.

Примечание 1. Государство регистрации или Агентство «Узавиация» может потребовать соблюдения более строгих требований, если они не противоречат положениям п. 1.1.1.

Примечание 2. Правила полета над открытым морем содержатся в AR-GEN-001.

Примечание 3. Информация для пилотов, касающаяся параметров схем полетов и эксплуатационных процедур, приведена в томе I PANS-OPS (PANS-OPS- Aircraft Operations). Критерии построения схем визуальных полетов и полетов по приборам приведены в томе II PANS-OPS (PANS-OPS- Aircraft Operations). Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в PANS-OPS, и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов.

1.1.2. Командир вертолета несет ответственность за эксплуатацию и безопасность вертолета, а также безопасность всех членов экипажа, пассажиров и груза, находящихся на борту с момента запуска двигателя(ей) и до момента полной остановки вертолета по окончании полета, выключения двигателя(ей) и прекращения вращения лопастей несущих винтов.

1.1.3. Если аварийная обстановка, угрожающая безопасности вертолета или лиц, требует принятия мер, которые ведут к нарушению местных правил или процедур, командир вертолета немедленно уведомляет об этом соответствующий местный полномочный орган. По требованию государства, в котором произошел инцидент, командир вертолета представляет доклад о любом таком нарушении соответствующему полномочному органу этого государства; в этом случае командир вертолета также представляет копию этого доклада государству регистрации и Агентству «Узавиация», если оно не является государством регистрации, а также УРАПИ. Такие доклады представляются как можно скорее и обычно в течение десяти дней.

1.1.4. Командир вертолета несет ответственность за уведомление ближайшего полномочного органа – путем использования наиболее быстрых доступных ему средств – о любом происшествии с вертолетом, приведшем к серьезным телесным повреждениям или смерти любого лица или нанесению существенного ущерба вертолету или имуществу.

Примечание. Определение термина "серьезное телесное повреждение" содержится в ПКМ-№660.

1.1.5. Командир вертолета должен иметь на борту необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районах, над которыми будет пролетать вертолет.

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


1.2. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

1.2.1. Общие случаи применимости

Примечание 1. Положения, касающиеся перевозки опасных грузов, содержатся в AR-GEN-002.

Примечание 2. В силу различий в типах полетов, выполняемых вертолетами и самолётами, необходимо учесть несколько дополнительных факторов при перевозке опасных грузов вертолетами, как изложено в главе "Полеты вертолетов" Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (п. 7.1.1 части 7).

1.2.2. Применимость

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-III-1/3

1.2.2.1. Положения Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху также относятся к принятию опасных грузов к перевозке, погрузке и перевозке опасных грузов на любом вертолёте авиации общего назначения.


1.2.2.2. Исключения. Исключения общего характера, изложенные в п. 1.1.5 части 1 Технических инструкций и исключения, представленные в п. 2.2 части 1 Технических инструкций, также относятся к любому вертолету авиации общего назначения.

1.3. УПОТРЕБЛЕНИЕ ПСИХОАКТИВНЫХ ВЕЩЕСТВ


Примечание. Положения, касающиеся употребления психоактивных веществ, содержатся в AR-PEL-001 и AR-GEN-001, AR-OPS-003 Эксплуатация воздушных судов.

1.4. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УТВЕРЖДЕНИЯ

Командир воздушного судна не выполняет полеты, для которых требуется специальное утверждение, кроме случаев, когда такое утверждение выдано государством регистрации или Агентством «Узавиация». Формат специальных утверждений и минимально необходимый объем указываемой в них информации приводятся в добавлении 5.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-III-1/4

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-III-2/1

Глава - 2. ГЛАВА. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ

2.1. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И ИХ СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ

Командир вертолета не начинает полет, пока он на основании обоснованных данных не удостоверится в том, что имеющиеся наземные и/или водные средства, которые непосредственно требуются для такого полета и безопасной эксплуатации вертолета, отвечают требованиям, включая связанное оборудование и навигационные средства.

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

2.2. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ ВЕРТОДРОМА ИЛИ МЕСТА ПОСАДКИ

2.2.1. Командир воздушного судна определяет эксплуатационные минимумы в соответствии с критериями, установленными государством регистрации, для каждого вертодрома или места посадки, используемых при выполнении полетов. При определении эксплуатационных минимумов аэродрома учитываются любые условия, которые могут оговариваться в перечне специальных утверждений. Такие минимумы не ниже, чем те, которые могут быть установлены государством аэродрома, за исключением тех, которые конкретно утверждены этим государством.

Примечание. Настоящий пункт не требует, чтобы государство аэродрома устанавливало эксплуатационные минимумы.

2.2.1.1. Государство регистрации или Агентство «Узавиация» выдает разрешение на использование расширенных эксплуатационных возможностей для полетов усовершенствованных воздушных судов. В тех случаях, когда эксплуатационные возможности относятся к полетам в условиях низкой видимости, государство регистрации или Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение. Такие разрешения не влияют на классификацию схем заходов на посадку по приборам.

Примечание 1. Расширенные эксплуатационные возможности включают:


- a) в ситуациях запрета захода на посадку (п. 2.6.3.2) или диспетчерского оформления, минимум, ниже эксплуатационных минимумов вертодрома или места посадки;
- b) снижение или соблюдение требований к видимости; или
- c) потребность в меньшем количестве наземных средств, возможности которых компенсируются возможностями бортового оборудования.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся расширенных эксплуатационных возможностей и отражения расширенных эксплуатационных возможностей в форматах специального утверждения, содержится в GM-GEN-052

Примечание 3. Информация, касающаяся коллиматорных или эквивалентных индикаторов, включая ссылки на документацию RTCA и EUROCAE, содержится в GM-GEN-052.

Примечание 4. Система автоматической посадки вертолета представляет собой заход на посадку в автоматическом режиме с использованием бортовых систем, которые обеспечивают автоматический контроль траектории полета до точки выравнивания с посадочной поверхностью, от которой пилот может переходить к выполнению безопасной посадки с помощью своего зрения без использования средств автоматического контроля.

2.2.1.2. При выдаче специального утверждения в отношении расширенных эксплуатационных возможностей государство регистрации или Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы:

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-III-2/2

- a. воздушное судно отвечало соответствующим требованиям к удостоверению соответствия нормам летной годности;
- b. информация, необходимая для эффективного выполнения летным экипажем полетных задач, была соответствующим образом предоставлена обоим пилотам в случаях, когда указанное в руководстве по летной эксплуатации (или других документах, связанных с удостоверением о годности к полетам) количество членов экипажа более одного;
- c. эксплуатант/собственник провел оценку факторов риска для безопасности полетов, выполняемых с использованием такого оборудования;
- d. эксплуатант/собственник разработал и документально оформил стандартные и нестандартные процедуры, а также минимальный перечень оборудования;
- e. эксплуатант/собственник разработал программу подготовки членов летного экипажа и соответствующего персонала, участвующего в процессе подготовки полёта;
- f. эксплуатант/собственник разработал систему сбора, оценки данных и мониторинга тенденций применительно к полетам в условиях низкой видимости, для производства которых имеются расширенные эксплуатационные возможности;
- g. эксплуатант/собственник установил соответствующие процедуры в отношении практики и программ поддержания летной годности (техническое обслуживание и ремонт).

Примечание 1. Инструктивный материал по оценке факторов риска для безопасности полетов содержится в GM-GEN-010.

Примечание 2. Инструктивный материал по эксплуатационным утверждениям содержится в GM-GEN-052


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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся расширенных эксплуатационных возможностей для производства полетов при минимумах, превышающих минимумы, указанные для полетов в условиях низкой видимости, содержится в GM-GEN-052.

2.3. ПРЕДПОЛЕТНЫЙ ИНСТРУКТАЖ

2.3.1. Командир вертолета принимает меры к тому, чтобы члены экипажа и пассажиры были ознакомлены посредством учебного инструктажа или с помощью других средств с местами размещения и правилами использования:

- a) привязных ремней или привязных систем, и, в соответствующих случаях,
- b) аварийных выходов,
- c) спасательных жилетов,
- d) кислородного оборудования,
- e) другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-III-2/3

2.3.2. Командир вертолета принимает меры к тому, чтобы все лица на борту знали о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

2.4. ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВЕРТОЛЕТОВ И МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Полет не начинается до тех пор, пока командир вертолета не убедится в том, что:

- a) вертолет годен к полетам, надлежащим образом зарегистрирован и что на борту вертолета находятся подтверждающие этот факт удостоверения;
- b) на борту вертолета установлены соответствующие приборы и оборудование с учетом ожидаемых условий полета;
- c) были выполнены все виды необходимого технического обслуживания в соответствии с положениями главы 6;
- d) масса вертолета и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;
- e) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;
- f) не будут превышены эксплуатационные ограничения вертолета, содержащиеся в летном руководстве или аналогичном документе.

2.5. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ СВОДКИ И ПРОГНОЗЫ

Перед началом полета командир вертолета знакомится со всей имеющейся метеорологической информацией, относящейся к намеченному полету. Подготовка к полету за пределы окрестностей места вылета и к каждому полету по правилам полетов по приборам включает: 1) изучение имеющихся текущих метеорологических сводок и прогнозов и 2) планирование действий на тот случай, если полет не может быть выполнен, как намечено, вследствие погодных условий.

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

2.6. ОГРАНИЧЕНИЯ, НАЛАГАЕМЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИМИ УСЛОВИЯМИ


2.6.1. Полет по ПВП

Полет (исключая полет сугубо местного значения в визуальных метеорологических условиях, который должен выполняться по ПВП) не начинается до тех пор, пока имеющиеся текущие метеорологические сводки или подборка текущих сводок и прогнозов не укажут на то, что метеорологические условия на маршруте или части маршрута, по которому вертолет должен следовать в соответствии с ПВП, обеспечат к соответствующему времени возможность соблюдать эти правила.

2.6.2. Полет по ППП

2.6.2.1. Когда запасной аэродром требуется. Полет, который должен выполняться по ППП, не начинается до тех пор, пока имеющаяся информация не укажет на то, что условия на аэродроме намеченной посадки и по крайней мере на одном запасном аэродроме будут к расчетному времени прилета соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их.

Примечание. В некоторых государствах для целей планирования полета практикуется заявлять для аэродрома, назначаемого в качестве запасного, более высокие минимумы, чем для того же аэродрома, когда его планируется использовать в качестве аэродрома намеченной посадки.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-III-2/4
Общие Положения			

2.6.2.2. Когда запасной вертодром не требуется. Полет, который должен выполняться по ППП до вертодрома намеченной посадки в том случае, когда запасной вертодром не требуется, не начинается, если имеющаяся текущая метеорологическая информация не указывает на то, что в течение 2 ч до и 2 ч после расчетного времени прилета или от фактического времени вылета и в течение 2 ч после расчетного времени прибытия, в зависимости от того, какой период короче, будут сохраняться следующие метеорологические условия:

- a) нижняя граница облаков по крайней мере на 120 м (400 фут) выше минимума, предусмотренного правилами захода на посадку по приборам;
- b) видимость по крайней мере на 1,5 км превышает минимум, предусмотренный правилами захода на посадку по приборам.

Примечание. Эти величины следует считать минимальными для условий, когда ведется постоянное надежное наблюдение за погодой. Если обеспечивается только один прогноз типа "зональный", то эти величины следует соответствующим образом увеличить.

2.6.3. Эксплуатационные минимумы вертодрома

2.6.3.1. Полет продолжается в направлении вертодрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся метеорологическая информация указывает на то, что условия на этом вертодроме или по крайней мере на одном запасном вертодроме будут к расчетному времени прилета соответствовать установленным эксплуатационным минимумам вертодрома или превышать их.

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

Примечание. Критерии, касающиеся конечного участка захода на посадку, содержатся в GM-AGA-025.

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


2.6.4. Полет в условиях обледенения

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

2.7. ЗАПАСНЫЕ ВЕРТОДРОМЫ

2.7.1. При полете, выполняемом по ППП, в рабочем плане полета и в плане полета указывается по крайней мере один запасной вертодром или место посадки, за исключением тех случаев, когда:

- a) преобладают метеорологические условия, определенные в п. 2.6.2.2; или
- b) 1) вертодром или место намеченной посадки находится в изолированном районе и запасной вертодром или место посадки отсутствует;
 - 2) для изолированного вертодрома намеченной посадки предписана схема захода на посадку по приборам;
 - 3) при полете в пункт назначения, расположенный в открытом море, определяется точка возврата (PNR).

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-III-2/5
Общие Положения			

2.7.2. Подходящие морские запасные вертодромы могут указываться, исходя из следующего:

- a) морские запасные вертодромы используются только после прохождения PNR; до PNR используются только прибрежные запасные вертодромы;
- b) механическая надежность критических систем управления и критических компонентов учитывается и принимается во внимание при определении пригодности запасного вертодрома;
- c) характеристики вертолета с одним неработающим двигателем известны еще до прибытия на запасной вертодром;
- d) насколько это возможно, гарантируется место на палубе;
- e) информация о погоде должна быть надежной и точной.

Примечание. Может оказаться так, что определенная в летном руководстве методика посадки после отказа системы управления вертолета не позволит использовать некоторые вертопалубы в качестве запасных вертодромов.

2.7.3. Морские запасные вертодромы не должны использоваться, если на борту можно иметь запас топлива, достаточный для выполнения полета на прибрежный запасной вертодром. Морские запасные аэродромы не должны использоваться в неблагоприятной обстановке.

2.8. ТРЕБОВАНИЯ К ТОПЛИВУ И МАСЛУ

2.8.1. Все вертолеты. Полет начинается только в том случае, когда вертолет имеет достаточный запас топлива и масла, гарантирующий, независимо от метеорологических условий и любых ожидаемых в полете задержек, безопасное завершение полета. Кроме того, на борту имеется навигационный запас на случай непредвиденных обстоятельств.


2.8.2. Полеты по ПВП. На борту вертолетов при полетах по ПВП в соответствии с п. 2.8.1 имеется топливо и масло в количестве, позволяющем по крайней мере, чтобы вертолет мог:

- a) выполнять полет до намеченной посадочной площадки;
- b) иметь финальный резерв топлива для выполнения полета в течение 20 мин на оптимальной (с точки зрения расхода топлива) скорости;
- c) иметь дополнительное количество топлива, обеспечивающее выполнение полета при повышенном расходе топлива в связи с возникновением возможных чрезвычайных обстоятельств, которое определяется Агентством «Узавиация» оговаривается в правилах регламентирующего полеты авиации общего назначения.

2.8.3. Полеты по ППП. На борту вертолетов при полетах по ППП в соответствии с п. 2.8.1 имеется топливо и масло в количестве, позволяющем по крайней мере, чтобы вертолет мог:

2.8.3.1. Если запасной вертодром не требуется, как предусматривается в п. 2.6.2.2, выполнить полет до намеченного вертодрома или места посадки, выполнить заход на посадку, и после этого иметь:

- a) финальный резерв топлива для выполнения полета в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над намеченным вертодромом или местом посадки при стандартных температурных условиях и выполнения захода на посадку и посадки;
- b) дополнительное количество топлива, обеспечивающее выполнение полета при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-III-2/6

2.8.3.2. Если запасной вертодром требуется, как предусматривается в п. 2.6.2.1, то выполнить полет до намеченного вертодрома или места посадки, осуществить заход на посадку и уход на второй круг и после этого:

- a) долететь до запасного вертодрома или места посадки, указанного в плане полета, выполнить заход на посадку, после чего иметь:
- b) финальный резерв топлива для выполнения полета в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над запасным вертодромом при стандартных температурных условиях, выполнить заход на посадку и посадку;
- c) дополнительное количество топлива, обеспечивающее полет с повышенным расходом топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств.

2.8.3.3. Если запасной вертодром или место посадки отсутствует (т.е. вертодром намеченной посадки является обособленным и запасной вертодром отсутствует), то выполнять полет до вертодрома намеченной посадки и затем продолжать его в течение периода, установленного Агентством «Узавиация».

2.8.4. При расчете количества топлива и масла, требующегося в соответствии с п. 2.8.1, учитывается по крайней мере следующее:

- a) прогнозируемые метеорологические условия;
- b) предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов управления воздушным движением и задержки, связанные с воздушным движением;
- c) при выполнении полета по ППП один заход на посадку по приборам на вертодроме намеченной посадки, включая уход на второй круг;
- d) порядок действий при разгерметизации, там, где это применимо, или при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;
- e) любые другие условия, которые могут задержать посадку вертолета или вызвать повышенный расход топлива и/или масла.

Примечание. Положения п. 2.8 не препятствуют изменению в полете плана полета в целях изменения маршрута и следования на другой вертодром при условии, что начиная с точки, где было произведено изменение маршрута полета, могут быть соблюдены требования, содержащиеся в п. 2.8.


2.8.5. 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.

2.9. УПРАВЛЕНИЕ РАСХОДОМ ТОПЛИВА В ПОЛЕТЕ

2.9.1. Командир воздушного судна контролирует количество используемого топлива, оставшегося на борту, с целью убедиться, что оно не меньше, чем необходимо для полета до посадочной площадки, где можно выполнить безопасную посадку с запланированным финальным резервом топлива.

Примечание. Сохранение финального резерва топлива предназначено для обеспечения безопасной посадки на любом вертодроме или месте посадки в тех случаях, когда непредвиденные обстоятельства могут не позволить безопасно завершить полет, как первоначально планировалось.

2.9.2. Командир воздушного судна сообщает органам УВД о минимальном остатке топлива путем объявления MINIMUM FUEL в тех случаях, когда он должен выполнить посадку на конкретной площадке, но по его расчетам любое изменение действующего разрешения о посадке на этой площадке или любые другие задержки, связанные с воздушным движением, могут привести к необходимости выполнения посадки с меньшим количеством топлива, чем запланированный финальный резерв.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-III-2/7

Примечание 1. Объявление о MINIMUM FUEL информирует органы УВД о том, что все запланированные варианты посадочных площадок сократились до одного – конкретной предполагаемой посадочной площадки и что отсутствует площадка для посадки в целях предосторожности и поэтому любые изменения действующего разрешения или задержки воздушного движения могут привести к выполнению посадки с меньшим количеством топлива, чем запланированный финальный резерв. Это не аварийная ситуация, но свидетельство того, что аварийная ситуация может возникнуть, если произойдет какая-либо дополнительная задержка.

Примечание 2. Площадка для посадки в целях предосторожности представляет собой посадочную площадку, которая отличается от предполагаемой посадочной площадки и на которой, как предполагается, можно выполнить безопасную посадку до начала потребления запланированного финального резерва топлива.

2.9.3. Командир воздушного судна объявляет об аварийном положении с топливом путем передачи сообщения MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL, если согласно расчетам, количество используемого топлива после посадки на ближайшей площадке, где может быть выполнена безопасная посадка, будет меньше, чем требуемый, согласно п. 2.8, финальный резерв топлива.

Примечание 1. Под запланированным финальным резервом топлива имеется в виду количество топлива, которое рассчитано в п. 2.8, и это – минимальное количество топлива, которое должно оставаться после посадки в любом месте посадки. Объявление MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL информирует органы УВД о том, что все имеющиеся варианты посадки сократились до конкретного места посадки и часть финального резерва топлива может быть израсходована перед посадкой.

Примечание 2. Пилот производит расчеты с целью обоснованно удостовериться, что оставшееся количество топлива после посадки на ближайшей безопасной посадочной площадке будет меньше, чем финальный резерв топлива, принимая при этом во внимание последнюю предоставленную ему информацию и учитывая особенности пролетаемого района (т. е. то, что касается наличия запасных площадок для посадки в целях предосторожности), метеорологические условия и другие заслуживающие внимания обстоятельства.


Примечание 3. Слова "MAYDAY FUEL" описывают характер аварийной ситуации, как это требуется согласно AR-ANS-010.

2.10. ЗАПАС КИСЛОРОДА

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

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

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-III-2/8
Общие Положения			

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

2.10.2. Полет, который предстоит выполнять вертолету с герметизированными кабинами, начинается только в том случае, когда на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный для всех членов экипажа и части пассажиров, в зависимости от условий выполняемого полета – в случае разгерметизации в течение любого периода, когда атмосферное давление в любой кабине, занимаемой ими, будет составлять менее 700 гПа.

2.11. ПОЛЬЗОВАНИЕ КИСЛОРОДОМ

Все члены летного экипажа при исполнении своих обязанностей, имеющих важное значение для обеспечения безопасной эксплуатации вертолета в полете, непрерывно пользуются кислородом для дыхания в любых случаях, когда возникают обстоятельства, для которых необходим запас кислорода в соответствии с п. 2.10.1 или 2.10.2.

2.12. ИНСТРУКТАЖ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ В ПОЛЕТЕ

В аварийной обстановке во время полета командир вертолета принимает меры к тому, чтобы все лица на борту были проинструктированы в отношении таких действий, которые могут потребоваться в этой обстановке.

2.13. ПЕРЕДАЧА ПИЛОТАМИ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ ДОНЕСЕНИЙ

В том случае, когда встречаются метеорологические условия, которые могут повлиять на безопасность других воздушных судов, о них необходимо сообщать как можно быстрее.

2.14. ОПАСНЫЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА

О встреченных на маршруте опасных условиях полета, кроме тех, которые связаны с метеорологическими условиями, необходимо сообщать как можно быстрее. Передаваемые таким образом сообщения должны включать подробности, которые могут иметь значение для обеспечения безопасности других воздушных судов.

2.15. ГОДНОСТЬ ПО СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

Командир вертолета несет ответственность за обеспечение того, чтобы полет:

- a) не начинался, если какой-либо член летного экипажа не в состоянии исполнять обязанности в связи с травмой, заболеванием, усталостью или действием алкогольных, или наркотических средств;
- b) не продолжался дальше ближайшего пригодного вертодрома в том случае, если способность членов летного экипажа исполнять свои обязанности значительно снижена в связи с ухудшением работоспособности вследствие усталости, заболевания или кислородной недостаточности.


2.16. ЧЛЕНЫ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА НА СВОИХ РАБОЧИХ МЕСТАХ

2.16.1. Взлет и посадка

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

2.16.2. Полет по маршруту

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Общие Положения	Глава/Стр.	P-III-2/9

2.16.3. Поясные привязные ремни

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

2.16.4. Привязная система

В том случае, если предусматривается привязная система, любой член летного экипажа, занимающий место пилота, должен пользоваться привязной системой на этапах взлета и посадки; все остальные члены летного экипажа должны пользоваться своими привязными системами во время взлета и посадки, если плечевые ремни не мешают им исполнять свои обязанности, а если мешают, то плечевые ремни могут быть отстегнуты, но поясной ремень должен оставаться пристегнутым.

Примечание. Привязная система включает плечевой ремень (ремни) и поясной ремень, которыми можно пользоваться отдельно.

2.17. СХЕМЫ ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ

2.17.1. Для каждой зоны взлета и конечного этапа захода на посадку или вертодрома, используемого для выполнения полетов по приборам, устанавливаются одна или несколько схем захода на посадку по приборам, предназначенных для обеспечения захода на посадку по приборам, которые утверждаются и публикуются государством, на территории которого расположен вертодром, или государством, отвечающим за эксплуатацию вертодрома, если вертодром находится за пределами территории какого-либо государства.

2.17.2. Все вертолеты, выполняющие полет в соответствии с ППП, соблюдают схему захода на посадку по приборам, утвержденную государством, в котором расположен данный вертодром, или государством, отвечающим за эксплуатацию вертодрома, если вертодром находится за пределами территории какого-либо государства.

Примечание 1. Классификация заходов на посадку по приборам содержится в п. 2.2.8.3 главы 2 раздела II.

Примечание 2. Информация для пилотов, касающаяся параметров схем полетов и эксплуатационных процедур, приведена в GM-AGA-025 Критерии построения схем полетов по приборам, предназначенные для специалистов по схемам, изложены в GM-ANS-029. Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в PANS-OPS, и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов (см. п. 1.1.1 главы 1 раздела II).


2.18. ИНСТРУКТАЖ: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Раскрутка несущего винта вертолета с подачей мощности с целью выполнения полета выполняется только квалифицированным пилотом.

2.19. ЗАПРАВКА С Пассажирами на борту или при вращающихся несущих винтах

2.19.1. Заправку вертолета топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки, а также при вращающихся несущих винтах необходимо производить лишь в тех случаях, когда на борту находится командир вертолета или другой подготовленный персонал, готовый приступить к эвакуации вертолета и осуществлять руководство ею с использованием самых практичных имеющихся в наличии средств и в кратчайшие сроки.

2.19.2. При заправке топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой, и командиром вертолета или другим подготовленным персоналом в соответствии с требованиями п. 2.19.1 должна поддерживаться двусторонняя связь по вертолетному переговорному устройству или с использованием других подходящих средств.


	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-III-2/10
Общие Положения			

Примечание 1. Положения, касающиеся заправки воздушных судов топливом, содержатся в AR-AGA-001, а инструктивный материал по безопасным методам заправки содержится в GM-AGA-032.

Примечание 2. При заправке не авиационным керосином, а другими видами топлива либо в том случае, когда во время заправки образуется смесь авиационного керосина с другими видами топлива для турбореактивных двигателей или используется открытый топливопровод, необходимо соблюдать дополнительные меры предосторожности.

2.20. ПОЛЕТЫ НАД ВОДНОЙ ПОВЕРХНОСТЬЮ

Все вертолеты, выполняющие полеты над водной поверхностью в неблагоприятной обстановке, согласно п. 4.3.1 проходят сертификацию для посадки на воду. Данные о состоянии морской поверхности входят неотъемлемой частью в информацию о посадке на воду.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Эксплуатационные Ограничения	Глава/Стр.	P-III-3/1

Глава - 3. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ВЕРТОЛЕТОВ


3.1. Вертолет эксплуатируется:

- a) в соответствии с условиями его удостоверения о годности к полетам или аналогичного утвержденного документа;
- b) в пределах эксплуатационных ограничений, предписанных сертифицирующим полномочным органом государства регистрации или Агентством «Узавиация»;
- c) в пределах ограничений по массе, налагаемых в соответствии с применяемыми требованиями сертификации по шуму, которые содержатся в ПКМ-№58, за исключением особых случаев, когда в отношении определенного вертодрома или ВПП, на которых отсутствует проблема раздражающего воздействия шума, полномочный орган государства, на территории которого расположен этот вертодром, разрешает превышать такие ограничения.

3.2. На борту вертолета для наглядности устанавливаются таблички, перечни, приборная маркировка, на которых отдельно или в сочетании указаны эксплуатационные ограничения, предписываемые сертифицирующим полномочным органом государства регистрации. Примечание. Требования ПКМ-№354 применяются ко всем вертолетам, предназначенным для перевозки пассажиров, груза или почты в рамках международной авионавигации.

3.3. В тех случаях, когда вертолеты выполняют полеты на вертодромы и с вертодромов в стесненной неблагоприятной обстановке, компетентный полномочный орган государства, в котором расположен вертодром, принимает такие меры предосторожности, которые необходимы для ограничения риска, связанного с отказом двигателя.

Примечание. Соответствующий инструктивный материал приведен в Руководстве по разработке норм летно-технических характеристик вертолетов GM-GEN-033.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Эксплуатационные Ограничения	Глава/Стр.	P-III-3/2

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Документация Вертолета	Глава/Стр.	P-III-4/1

Глава - 4. **БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ ВЕРТОЛЕТА**

Примечание. Требования, касающиеся обеспечения вертолета бортовым связным и навигационным оборудованием, содержатся в главе 5.

4.1. **ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ВСЕ ПОЛЕТЫ**

4.1.1. **Общие положения**

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

4.1.2. **Приборы**

Вертолет оснащается приборами, которые позволяют контролировать траекторию полета вертолета, выполнять любой требуемый правилами маневр и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного вертолета, в ожидаемых условиях эксплуатации.

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

- a) свидетельство о регистрации;
- b) удостоверение о годности к полетам;
- c) свидетельства членов экипажа;
- d) бортовой журнал;
- e) разрешение на бортовую радиостанцию;
- f) пассажирскую ведомость;
- g) грузовую ведомость;
- h) копия договора 83bis (если применимо) включающая перевод на английский язык;
- i) экземпляр эксплуатационных спецификаций;
- j) документ, удостоверяющий сертификацию по шуму.

4.1.2.1. На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, должен вестись бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, его экипаже и каждом полете.

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


4.1.3. **Оборудование**

4.1.3.1. На борту вертолета имеется следующее:

- a) комплектом первой помощи, располагаемым в легкодоступном месте;
- b) переносными огнетушителями такого типа, который не приводит при разрядке к опасной концентрации ядовитых газов в воздухе внутри вертолета. По крайней мере один огнетушитель устанавливается:

1) в кабине летного экипажа и

2) в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа и который не

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Документация Вертолета	Глава/Стр.	P-III-4/2

является легкодоступным для летного экипажа;

Примечание. См. п. 4.1.3.2 в отношении огнегасящих составов.

- с) 1) креслом или спальным местом для каждого лица, достигшего возраста, определяемого государством регистрации или Агентством «Узавиация», и
 - 2) поясным привязным ремнем на каждом кресле и удерживающими ремнями на каждом спальном месте;
- d) следующие руководства, карты и информация:
 - 1) летное руководство или другие документы или информация, которые касаются любых эксплуатационных ограничений, предписанных для вертолета сертифицирующим полномочным органом государства регистрации и требующиеся для применения положений главы 3;
 - 2) любое выданное государством регистрации специальное утверждение, если это применимо, для подлежащего выполнению полета(ов);
 - 3) уточненные и удобные для пользования карты маршрута намеченного полета или всех маршрутов, которыми, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от основного маршрута;
 - 4) порядок действий, предписываемый положениями AR-GEN-001 для командира перехватываемого воздушного судна;
 - 5) перечень визуальных сигналов, используемых согласно AR-GEN-001 перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами;
 - 6) бортовой журнал вертолета;
- e) если используются предохранители, запасными электрическими предохранителями соответствующих размеров для замены тех предохранителей, к которым обеспечен доступ во время полета.


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

- a) отвечает минимальным требуемым характеристикам, применяемым в государстве регистрации;
- b) не относится к типу веществ, перечисленных в Монреальском протоколе по веществам, разрушающим озоновый слой (1987), как это представлено в приложении А (группа II) Руководства по Монреальскому протоколу по веществам, разрушающим озоновый слой (8-е издание).

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

4.1.3.3. На борту всех вертолетов при выполнении любых полетов должен находиться код сигналов "земля – воздух" для целей поиска и спасания.

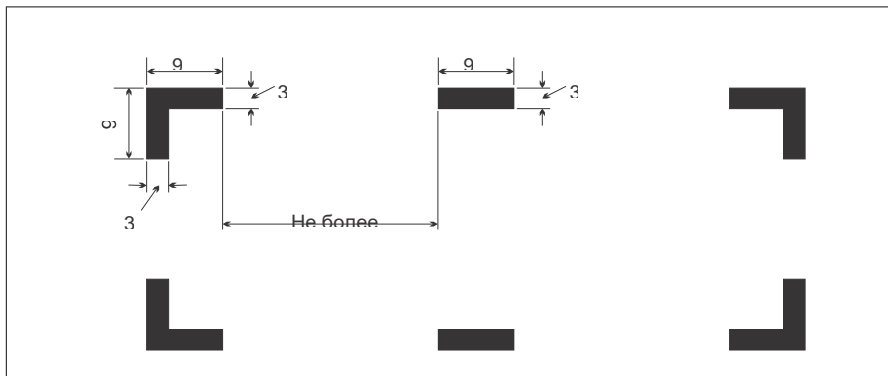
4.1.3.4. Все вертолеты при выполнении любых полетов должны быть оснащены привязной системой на сидении каждого члена летного экипажа. Примечание. Привязная система

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Документация Вертолета	Глава/Стр.	P-III-4/3

включает плечевой ремень (ремни) и поясной ремень, которыми можно пользоваться отдельно.

4.1.4. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа

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



МАРКИРОВКА МЕСТ АВАРИЙНОГО ВСКРЫТИЯ ФЮЗЕЛЯЖА (см. п. 4.1.4)

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

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

4.2. ПРИБОРЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ДНЕВНЫХ И НОЧНЫХ ПОЛЕТОВ ПО ПВП И ППП


Примечание. Выполнение требований к пилотажным приборам, указанных в пп. 4.2.1, 4.2.2 и 4.2.3, может быть обеспечено путем использования сочетания приборов или электронных дисплеев.

4.2.1. Все вертолеты, выполняющие дневные полеты по ПВП: а) оснащаются:

- 1) магнитным компасом;
 - 2) точным барометрическим высотомером;
 - 3) указателем воздушной скорости;
 - 4) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом;
- б) оснащаются средством измерения и отображения времени в часах, минутах и секундах или имеют его на борту.

4.2.2. Все вертолеты, выполняющие ночные полеты по ПВП, оснащаются:

- а) а) оборудованием, указанным в п. 4.2.1;
- б) указателем пространственного положения (авиагоризонтом) для каждого предусмотренного пилота;
- в) указателем скольжения;
- г) указателем курса (гироскопом);
- д) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения;

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Документация Вертолета	Глава/Стр.	P-III-4/4

f) такими дополнительными приборами или оборудованием, как это может быть предписано соответствующим полномочным органом,

а также следующими огнями:

g) огнями, предусмотренными AR-GEN-001 для воздушных судов, находящихся в полете или на рабочей площадке вертодрома.

Примечание. Общие технические характеристики огней определены в ПКМ-№58, ПКМ-№354;

h) посадочной фарой;

i) подсветом для всех пилотажных приборов и оборудования, имеющих важное значение для безопасной эксплуатации самолета;

j) светильниками во всех пассажирских салонах;

k) фонарем на рабочем месте каждого члена экипажа.

4.2.2.1. Посадочная фара должна быть управляемой по крайней мере в вертикальной плоскости.

4.2.3. Все вертолеты, когда они выполняют полеты по ППП или когда невозможно выдерживать их желаемое пространственное положение без использования одного или нескольких пилотажных приборов:

a) оснащаются:

1) магнитным компасом;

2) точным барометрическим высотомером.

Примечание. Высотомеры с барабанно-стрелочным отсчетом использовать не рекомендуется, поскольку в процессе эксплуатации неоднократно имели место случаи неправильных показаний;

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

4) указателем скольжения;

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

6) указателем курса (гироскомпасом);

7) устройством, указывающим, в достаточной ли степени обеспечивается электропитание гироскопических приборов;

8) указателем температуры наружного воздуха, устанавливаемым в кабине летного экипажа;

9) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения;

10) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом;

11) если выполняются ночные полеты, огнями, предусмотренными в пп. 4.2.2 g) – k) и 4.2.2.1;

b) оснащаются средством измерения и отображения времени в часах, минутах и секундах или имеют его на борту.

4.3. **ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ПОЛЕТЫ НАД ВОДНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ**

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Документация Вертолета	Глава/Стр.	P-III-4/5

4.3.1. Средства обеспечения плавучести

Все вертолеты, предназначенные для выполнения полетов над водным пространством, оснащаются постоянно действующими или быстро разворачиваемыми плавсредствами с целью обеспечения безопасной посадки вертолета на воду при:

- a) выполнении морских операций или других операций над водным пространством, предписанных государством регистрации, или
- b) выполнении полета на расстоянии от суши, установленном соответствующим полномочным органом государства.

Примечание. При определении расстояния от суши, упомянутого в п. 4.3.1, следует учитывать окружающие условия и наличие средств поиска и спасания.

4.3.2. Аварийное оборудование

4.3.2.1. Вертолеты, выполняющие полеты согласно положению, п. 4.3.1, оснащаются:

- a) одним спасательным жилетом или равноценным индивидуальным плавсредством на каждого находящегося на борту человека; эти средства располагаются таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места лица, для которого они предназначены;
- b) когда это не исключается особенностями, связанными с типом используемого вертолета, спасательными плотами в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей, расположенными таким образом, чтобы облегчить их быстрое применение в аварийной обстановке, и оснащенными таким аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которое отвечает условиям выполняемого полета;
- c) оборудованием для подачи сигналов бедствия с помощью сигнальных ракет, описанных в AR-GEN-001.

4.3.2.2. При выполнении взлета или посадки на вертодроме, где траектория взлета или захода на посадку располагается над водным пространством таким образом, что в случае какого-либо происшествия возникнет вероятность выполнения вынужденной посадки на воду, на борту размещается по крайней мере оборудование, предусмотренное в п. 4.3.2.1 а).

4.3.2.3. Каждый спасательный жилет и равноценное индивидуальное плавсредство, когда оно имеется на борту в соответствии с положениями настоящего п. 4.3, оснащается средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей.


4.3.2.4. На любом вертолете, для которого индивидуальное удостоверение о годности к полетам впервые выдано 1 января 1991 года или позже, по крайней мере 50 % спасательных плотов, размещенных на борту согласно положению п. 4.3.2, должны разворачиваться с помощью средств дистанционного управления.

4.3.2.5. Плоты, которые не разворачиваются с помощью средств дистанционного управления и имеют массу свыше 40 кг, должны оснащаться механическими устройствами для разворачивания.

4.3.2.6. В отношении любого вертолета, для которого индивидуальное удостоверение о годности к полетам впервые выдано до 1 января 1991 года, положения пп. 4.3.2.4 и 4.3.2.5 должны начать соблюдаться не позднее 31 декабря 1992 года.

4.4. **ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ПОЛЕТЫ НАД СПЕЦИАЛЬНО ОБОЗНАЧЕННЫМИ РАЙОНАМИ СУШИ**

Вертолеты при выполнении полетов над районами суши, которые были обозначены соответствующим государством в качестве районов, где будет особенно трудно осуществить поиск и спасание, оснащаются такими сигнальными устройствами и аварийно-спасательным

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Документация Вертолета	Глава/Стр.	P-III-4/6

оборудованием (включая средства жизнеобеспечения людей), которые могут соответствовать условиям пролетаемого района.

4.5. **ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ: ВЫСОТНЫЕ ПОЛЕТЫ**

4.5.1. **Негерметизированные вертолеты**

Негерметизированные вертолеты, предназначенные для полетов на больших высотах, оборудуются аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п. 2.9.1.

4.5.2. **Герметизированные вертолеты**

Герметизированные вертолеты, предназначенные для полетов на больших высотах, должны оборудоваться аппаратурой для хранения и подачи кислорода в аварийной обстановке, предусмотренной в п. 2.9.2.

4.6. **ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ СОДЕРЖАЩИМСЯ В ТОМЕ I ПКМ-№58 ТРЕБОВАНИЯМ СЕРТИФИКАЦИИ ПО ШУМУ**

На борту каждого вертолета, который должен соответствовать содержащимся в ПКМ-№58 требованиям сертификации по шуму, находится документ, удостоверяющий сертификацию вертолета по шуму. Если такой документ или соответствующее свидетельство, удостоверяющее сертификацию по шуму, о которой идет речь в другом документе, утвержденном Агентством «Узавиация», выпускается не на английском языке, он содержит перевод на английский язык.

Примечание 1. Удостоверяющие данные могут содержаться в любом находящемся на борту документе, который утвержден Агентством «Узавиация» в соответствии с положениями ПКМ-№58 по этому вопросу.

Примечание 2. Различные требования сертификации по шуму ПКМ-№58, которые применимы к вертолетам, определяются в зависимости от даты подачи заявки на сертификат типа или даты принятия заявки сертифицирующим органом в рамках аналогичной установленной процедуры. Для некоторых вертолетов не требуется соответствия любым требованиям сертификации по шуму. Более подробно см. ПКМ-№58.

4.7. **БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ**

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


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

Согласно добавлению 4 визуальная обстановка и информация линии передачи данных могут регистрироваться либо CVR, либо FDR.

Примечание 2. Комбинированные самописцы (FDR/CVR) могут использоваться с целью выполнения содержащихся в настоящих правилах требований к оснащению вертолетов бортовыми самописцами.

Примечание 3. Подробные требования относительно бортовых самописцев содержатся в добавлении 4

Примечание 4. Облегченные бортовые регистраторы включают один или несколько из следующих элементов:

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-III-4/7
Приборы, Оборудование И Документация Вертолета			

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

Согласно добавлению 4 визуальная обстановка и информация линии передачи данных могут регистрироваться либо CARS, либо ADRS.

Примечание 5. С техническими требованиями, применимыми к ударостойким бортовым самописцам вертолетов, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года, можно ознакомиться в документах EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других более ранних аналогичных документах.

Примечание 6. С техническими требованиями, применимыми к ударостойким бортовым самописцам вертолетов, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты, можно ознакомиться в документе EUROCAE ED-112A "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других аналогичных документах.

Примечание 7. С техническими требованиями, применимыми к облегченным бортовым самописцам, можно ознакомиться в документе EUROCAE ED -155 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других аналогичных документах.

Примечание 8. В главе 1 раздела II содержатся требования для государств относительно использования записей и расшифровок речевых самописцев, регистраторов визуальной обстановки и/или регистраторов линий передачи данных.

4.7.1. Самописцы полетных данных и бортовые системы регистрации данных

Примечание. Регистрируемые параметры перечислены в таблице A4-1 добавления 4.

4.7.1.1. Применимость


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

4.7.1.1.2. Все вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 7000 кг или с конфигурацией более 19 пассажирских кресел, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, оснащаются FDR, которые регистрируют по крайней мере первые 30 параметров, перечисленных в таблице A4-1 добавления 4.

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

4.7.1.2. Технология регистрации

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

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Документация Вертолета	Глава/Стр.	P-III-4/8

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

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

4.7.2.1. *Применимость*

4.7.2.1.1. Все вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 7000 кг, оснащаются CVR. Если вертолет не оснащен FDR, то на CVR регистрируется по крайней мере число оборотов несущего винта.

4.7.2.1.2. Все вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 3175 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, должны оснащаться CVR. Если вертолет не оснащен FDR, то на CVR следует регистрировать по крайней мере число оборотов несущего винта.

4.7.2.2. *Технология регистрации*

CVR не используют запись на магнитную ленту или проволоку. Раздел III, глава 4 настоящих правил

4.7.2.3. *Длительность записи*

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

4.7.3. **Регистраторы линии передачи данных**

4.7.3.1. *Применимость*

4.7.3.1.1. На всех вертолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, на которых используются какие-либо упомянутые в п. 5.1.2 добавления 4 виды применения связи по линии передачи данных и предусматривается установка CVR, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем.

4.7.3.1.2. На всех вертолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы до 1 января 2016 года, на которых предусматривается установка CVR и которые модифицированы 1 января 2016 года или после этой даты в целях использования каких-либо упомянутых в п. 5.1.2 добавления 4 видов применения связи по линии передачи данных, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем, за исключением случаев, когда оборудование связи по линии передачи данных соответствует конструкции типа или модификации воздушного судна, которые были впервые утверждены до 1 января 2016 года.

Примечание 1. См. примеры требований к регистрации сообщений, передаваемых по линии передачи данных, в таблице F-4 дополнения F.

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

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

4.7.3.1.3. На всех вертолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы до 1 января 2016 года, на которых предусматривается установка CVR и которые модифицированы 1 января 2016 года или после этой даты в целях использования каких-либо упомянутых в п. 5.1.2 добавления 4 видов применения связи по линии передачи

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Документация Вертолета	Глава/Стр.	P-III-4/9

данных, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем.

4.7.3.2. Длительность записи

Минимальная длительность записи равна длительности записи на CVR.

4.7.3.3. Корреляция

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

4.7.4. Бортовые самописцы: общие положения

4.7.4.1. Конструкция и установка

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

4.7.4.2. Эксплуатация

4.7.4.2.1. Бортовые самописцы в течение полетного времени не выключаются.

4.7.4.2.2. Для сохранения записей бортовых самописцев последние выключаются по завершении полетного времени после происшествия или инцидента. Бортовые самописцы не включаются вновь до тех пор, пока не будет выполнена процедура выдачи записей, как это предусматривается в положениях ПКМ-№660.

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

Примечание 2. Положения об ответственности эксплуатанта/владельца за сохранение записей бортовых самописцев содержатся в п. 9.6 главы 9 раздела II.

4.7.4.3. Сохранение эксплуатационной пригодности

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

Примечание. Процедуры осмотра систем бортовых самописцев приводятся в добавлении 4.


4.7.4.4. Электронная документация бортовых самописцев

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

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

4.8. АВАРИЙНЫЙ ПРИВОДНОЙ ПЕРЕДАТЧИК (ELT)

4.8.1. С 1 июля 2008 года все вертолеты, выполняющие операции в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT, а при выполнении полетов над водным пространством, как указано в п. 4.3.1 а), как минимум одним автоматическим ELT и одним ELT(S) на спасательный плот или спасательный жилет. Раздел III, глава 4 настоящих правил.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Документация Вертолета	Глава/Стр.	P-III-4/10

4.8.2. С 1 июля 2008 года все вертолеты, выполняющие операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT, а при выполнении полетов над водным пространством, как указано в п. 4.3.1 b), как минимум одним автоматическим ELT и одним ELT(S) на спасательный плот или спасательный жилет.

4.8.3. Оборудование ELT, устанавливаемое на борту в соответствии с требованиями пп. 4.8.1 и 4.8.2, функционирует согласно надлежащим положениям AR-ANS-010.

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

4.9. ВЕРТОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОБОРУДОВАНЫ ПРИЕМООТВЕТЧИКОМ, ПЕРЕДАЮЩИМ ДАННЫЕ О БАРОМЕТРИЧЕСКОЙ ВЫСОТЕ

4.9.1. С 1 января 2003 года, если освобождение не предоставлено соответствующими полномочными органами, все вертолеты оборудуются приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте и функционирующим в соответствии с положениями AR-ANS-011.


4.9.2. Все вертолеты должны быть оборудованы приемоответчиками, передающими данные о барометрической высоте и функционирующими согласно соответствующим положениям AR-ANS-011.

Примечание. Положения пп. 4.9.1 и 4.9.2 предназначены обеспечить эффективность БСПС, а также повысить эффективность обслуживания воздушного движения. Даты введения в действие требований к установке на борту БСПС указаны в пп. 6.19.1 и 6.19.2 AR-OPS-001. Цель также заключается в том, чтобы воздушные суда, не оборудованные приемоответчиками, передающими данные о барометрической высоте, при выполнении полетов не использовали воздушное пространство совместно с воздушными судами, оборудованными бортовыми системами предупреждения столкновений. В этой связи могут предоставляться освобождения от требуемой установки на борту приемоответчиков, передающих данные о барометрической высоте, с указанием воздушного пространства, где такая установка не требуется

4.10. МИКРОФОНЫ

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

4.11. ВЕРТОЛЕТЫ, ОБОРУДОВАННЫЕ СИСТЕМАМИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПОСАДКИ, КОЛЛИМАТОРНЫМИ ИНДИКАТОРАМИ (HUD) ИЛИ ЭКВИВАЛЕНТНЫМИ ИНДИКАТОРАМИ, СИСТЕМАМИ ТЕХНИЧЕСКОГО ЗРЕНИЯ С РАСШИРЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ ВИЗУАЛИЗАЦИИ (EVS), СИСТЕМАМИ СИНТЕЗИРОВАННОЙ ВИЗУАЛИЗАЦИИ (SVS) И/ИЛИ КОМБИНИРОВАННЫМИ СИСТЕМАМИ ВИЗУАЛИЗАЦИИ (CVS)

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Документация Вертолета	Глава/Стр.	P-III-4/11

Несмотря на пп. 2.2.1.1–2.2.1.3 главы 2, в тех случаях, когда вертолеты оборудованы системами автоматической посадки, HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS или любым сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, порядок использования таких систем для обеспечения безопасности полетов вертолетов утверждается Агентством «Узавиация».

Примечание 1. Информация, касающаяся систем автоматической посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, EVS, SVS или CVS содержится в GM-GEN-052.

Примечание 2. Система автоматической посадки вертолета представляет собой заход на посадку в автоматическом режиме с использованием бортовых систем, которые обеспечивают автоматический контроль траектории полета до точки выравнивания с посадочной поверхностью, от которой пилот может переходить к выполнению безопасной посадки с помощью своего зрения без использования средств автоматического контроля.

4.12. ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОЛЕТНЫЕ ПЛАНШЕТЫ (EFB)

Примечание. Инструктивный материал о составе оборудования, функциях и специальных утверждениях для EFB содержится в GM-GEN-058.

4.12.1. Оборудование EFB

В тех случаях, когда на борту вертолета используются переносные EFB, командир воздушного судна и владелец принимают меры к тому, чтобы они не нарушали работу систем вертолета, оборудования или не препятствовали возможности управлять вертолетом.

4.12.2. Функции EFB

4.12.2.1. При использовании EFB на борту вертолета командир воздушного судна и/или владелец:

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


Примечание. Инструктивный материал по оценкам риска для безопасности полетов содержится GM-GEN-010.

4.12.2.2. Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение на эксплуатационное использование функций EFB для обеспечения безопасности полетов вертолетов.

4.12.3. Специальное утверждение EFB.

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

- оборудование EFB и связанные с ним узлы крепления, включая интерфейс с системами вертолета, где это применимо, отвечало соответствующим требованиям к удостоверению соответствия нормам летной годности;
- владелец оценивал факторы риска для безопасности полетов, связанные с операциями, поддерживаемыми функцией(ями) EFB;
- владелец устанавливал требования к избыточности информации (если это целесообразно), предусматриваемые функцией(ями) EFB и отображаемой ими;

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Приборы, Оборудование И Документация Вертолета	Глава/Стр.	P-III-4/12

- d) владелец устанавливал и документально оформлял процедуры управления функцией(ями) EFB, включая любые базы данных, которые он может использовать;
- e) владелец устанавливал и документально оформлял процедуры использования EFB и функции(й) EFB и требования к обучению работе с ними.

Примечание. Инструктивный материал по оценкам риска для безопасности полетов содержится в GM-GEN-010

4.13. ВЕРТОЛЁТЫ, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫЕ НА ОСНОВЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 BIS

Примечание. Инструктивный материал, касающийся передачи ответственности государством регистрации Агентству «Узавиация» в соответствии со статьей 83 bis, содержится в GM-GEN-027 Руководство по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации

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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся краткого описания соглашения, содержится в GM-GEN-027.

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

Примечание. Инструктивный материал для инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации, выполняющих проверку самолета, эксплуатируемого на основе соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, содержится в GM-GEN-038.

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

Примечание. В кратком описании соглашения, направляемом совместно с соглашением, предусмотренным статьей 83 bis и зарегистрированным в Совете ИКАО, содержится перечень всех воздушных судов, затрагиваемых этим соглашением. Однако в официально заверенной копии, хранимой на борту в соответствии с п. 4.13.1, необходимо указывать лишь конкретное воздушное судно, на борту которого находится эта копия.

4.13.4. В кратком описании должна содержаться предусмотренная добавлением 7 информация о конкретном воздушном судне, которая должна представляться в формате, предусмотренном п. 3 добавления 7.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовое Оборудование Вертолета	Глава/Стр.	P-III-5/1

Глава - 5. **БОРТОВОЕ СВЯЗНОЕ, НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ВЕРТОЛЕТА И ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ**

5.1. **СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

5.1.1. Вертолет, который должен выполнять полет по ППП или ночью, оснащается связным радиооборудованием. Такое оборудование способно поддерживать двустороннюю связь с теми авиационными станциями и на таких частотах, которые предписываются соответствующим полномочным органом.

Примечание. Требования п. 5.1.1 считаются выполненными, если будет продемонстрирована указанная здесь способность поддерживать связь в нормальных для данного маршрута условий распространения радиоволн.

5.1.2. В том случае, если для соблюдения требований п. 5.1.1 предусматривается установка на борту нескольких блоков связного оборудования, каждый из них функционирует независимо от другого или других блоков в такой степени, чтобы отказ одного из них не привел к отказу любого другого блока.

5.1.3. Вертолет, который должен выполнять полет по ПВП, но выполняет контролируемый полет, оснащается – кроме случаев, оговоренных соответствующим полномочным органом, – связным радиооборудованием, способным в любое время в течение полета поддерживать двустороннюю связь с теми авиационными станциями и на таких частотах, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

5.1.4. Вертолет, который должен выполнять полет, подпадающий под положения пп. 4.3 или 4.4, оснащается – кроме случаев, оговоренных соответствующим полномочным органом, – связным радиооборудованием, способным в любое время в течение полета поддерживать двустороннюю связь с теми авиационными станциями и на таких частотах, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

5.1.5. Радиооборудование, предусмотренное в пп. 5.1.1–5.1.4, должно обеспечивать связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц.

5.1.6. При полетах, в которых связное оборудование должно соответствовать спецификации RCP для осуществления связи, основанной на характеристиках (PBC), вертолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в пп. 5.1.1–5.1.5:


- a) оснащается оборудованием связи, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной спецификацией RCP;
- b) обладает информацией о возможностях вертолета соответствовать спецификации RCP, описанных в летном руководстве или другой документации на вертолет, утвержденной государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
- c) обладает информацией о возможностях вертолета соответствовать спецификации RCP, включенных в MEL, если вертолет выполняет полеты в соответствии с MEL.

Примечание. Информация о концепции связи и наблюдения, основанных на характеристиках (PBCS), и инструктивный материал о ее внедрении содержатся в GM-GEN-055

5.1.7. Агентство «Узавиация» устанавливает критерии для операций, в которых установлена спецификация RCP для PBC.

5.1.8. При установлении критериев для операций, в которых установлена спецификация RCP для PBC, Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы эксплуатант/владелец ввел:

- a) стандартные и нестандартные процедуры, включая процедуры на случай непредвиденных обстоятельств;
- b) требования к уровню квалификации и подготовки членов летного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RCP;

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовое Оборудование Вертолета	Глава/Стр.	P-III-5/2

- c) программу подготовки соответствующего персонала, отвечающую задачам предусматриваемых операций;
- d) соответствующие процедуры технического обслуживания по обеспечению поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RCP.

5.1.9. Агентство «Узавиация» обеспечивает применительно к вертолетам, указанным в п. 5.1.6, наличие надлежащих положений, касающихся:

- a) отчетов об отмеченных характеристиках связи, получаемых от контрольных программ, установленных в соответствии с AR-ANS-001;
- b) осуществления незамедлительных корректирующих действий применительно к конкретным вертолетам, типам вертолетов или эксплуатантам, указанным в таких отчетах как несоблюдающие требования спецификации(й) RCP.

5.2. НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

5.2.1. Вертолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

- a) в соответствии с планом полета и
- b) в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения, за исключением тех случаев, когда (если это не запрещается соответствующим полномочным органом) навигация в ходе полета по ПВП осуществляется с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами. Для международной авиации общего назначения наземные ориентиры устанавливаются на расстоянии не менее 110 км (60 м. миль) друг от друга.

5.2.2. При полетах, где установлена навигационная спецификация для навигации, основанной на характеристиках (PBN), вертолет, в дополнение к требованиям, указанным в п. 5.2.1:


- a) оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной(ыми) навигационной(ыми) спецификацией(ями);
- b) имеет информацию относительно возможностей вертолета в части навигационных спецификаций, которая указывается в летном руководстве или другой документации по вертолету, утвержденной государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
- c) имеет включенную в MEL информацию относительно возможностей вертолета в части навигационных спецификаций. Раздел III, глава 5 настоящих правил.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся документации по вертолету, приведен в GM-GEN-053

5.2.3. Агентство «Узавиация» определяет критерии для полетов там, где установлена навигационная спецификация для PBN.

5.2.4. При определении критериев для полетов там, где установлена навигационная спецификация для PBN, Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы эксплуатант/владелец установил:

- a) штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий в аварийной обстановке;

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовое Оборудование Вертолета	Глава/Стр.	P-III-5/3

- b) требования к подготовке и квалификации летного экипажа согласно соответствующим навигационным спецификациям;
- c) программу подготовки соответствующего персонала согласно его будущим служебным обязанностям;
- d) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности согласно соответствующим навигационным спецификациям.

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся риска для безопасности полетов при выполнении операций в условиях PBN и способов его уменьшения в соответствии с AR-SMS-001, содержится в GM-GEN-057.

Примечание 2. Управление электронными навигационными данными является неотъемлемой частью штатных и нештатных процедур.

Агентство «Узавиация» выдает специальное утверждение для полетов, основанных на навигационных спецификациях PBN, требующих утверждения (AR). Примечание. Инструктивный материал, касающийся навигационных спецификаций PBN, требующих утверждения (AR), содержится в GM-GEN-057.

5.2.5. Вертолет в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием, которое в случае отказа одного из элементов оборудования на любом этапе полета позволит вертолету продолжать полет в соответствии с положениями п. 5.2.1 и в соответствующих случаях – п. 5.2.2.

Примечание. Для международной авиации общего назначения это требование может быть соблюдено другими способами, помимо дублирования оборудования.

5.2.6. При полетах, в ходе которых планируется производить посадку в приборных метеорологических условиях, вертолет оснащается соответствующим навигационным оборудованием, обеспечивающим наведение в точку, откуда может быть произведена визуальная посадка. Это оборудование способно обеспечить такое наведение на каждом вертодроме, где планируется посадка в метеорологических условиях полета по приборам и на любых намеченных запасных вертодромах.

5.3. ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ


5.3.1. Вертолет оснащается оборудованием наблюдения, которое позволяет ему выполнять полет в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения.

5.3.2. При полетах, где оборудование наблюдения должно соответствовать спецификации RSP для наблюдения, основанного на характеристиках (PBS), вертолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 5.3.1:

- a) оснащается оборудованием наблюдения, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной(установленными) спецификацией(спецификациями) RSP;
- b) обладает информацией о возможностях вертолета соответствовать спецификации RSP, описанных в летном руководстве или другой документации на вертолет, утвержденной государством разработчика или Агентством «Узавиация»;
- c) обладает информацией о возможностях вертолета выполнять спецификацию RSP, включенных в MEL, если вертолет выполняет полеты в соответствии с MEL.

Примечание 1. Информация об оборудовании наблюдения содержится в GM-GEN-056.

Примечание 2. Информация о спецификациях RSP для наблюдения, основанного на характеристиках, содержится в GM-GEN-055

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовое Оборудование Вертолета	Глава/Стр.	P-III-5/4


5.3.3. Агентство «Узавиация» устанавливает критерии для операций, в которых установлена спецификация RSP для PBS.

5.3.4. При установлении критериев для операций, в которых установлена спецификация RSP для PBS, Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы эксплуатант/владелец ввел:

- a) стандартные и нестандартные процедуры, включая процедуры на случай непредвиденных обстоятельств;
- b) требования к уровню квалификации и подготовки членов летного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RSP;
- c) программу подготовки соответствующего персонала, отвечающую задачам предусматриваемых операций;
- d) соответствующие процедуры технического обслуживания по обеспечению поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RSP.

5.3.5. Агентство «Узавиация» обеспечивает применительно к вертолетам, указанным в п. 5.3.2, наличие надлежащих положений, касающихся:

- a. отчетов об отмеченных характеристиках связи, получаемых от контрольных программ, установленных в соответствии с п. 3.3.5.2 главы 3 AR-ANS-001;
- b. осуществления незамедлительных корректирующих действий применительно к конкретным вертолетам, типам вертолетов или эксплуатантам, указанным в таких отчетах как несоблюдающие требования спецификации(й) RSP.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Поддержание Летной Годности Вертолетов	Глава/Стр.	P-III-6/1

Глава - 6. ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВЕРТОЛЕТОВ

Примечание 1. Используемое в настоящей главе понятие "вертолет" включает: двигатели, силовые приводы, несущие винты, узлы, вспомогательные агрегаты, приборы, оборудование и аппаратуру, в том числе аварийно-спасательное оборудование.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся требований к сохранению летной годности, содержится в GM-GEN-054.

6.1. ОБЯЗАННОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА, СВЯЗАННЫЕ С ПОДДЕРЖАНИЕМ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

6.1.1. Владелец или, в случае аренды, арендатор вертолета принимает меры к тому, чтобы:

- a) a) вертолет поддерживался в пригодном для выполнения полетов состоянии;
- b) эксплуатационное и аварийное оборудование, необходимое для планируемого полета, являлось исправным;
- c) c) удостоверение о годности к полетам вертолета было действительным; d) техническое обслуживание вертолета осуществлялось в соответствии с программой технического обслуживания, приемлемой для Агентства «Узавиация».

6.1.2. Владелец или арендатор не эксплуатирует вертолет, если техническое обслуживание вертолета, включая любой соответствующий двигатель, несущий винт или часть, не выполнено:

- a) организацией, отвечающей требованиям ПКМ-№354, которая утверждена Агентством «Узавиация» или другим Договаривающимся государством и является приемлемой для Агентства «Узавиация»; или
- b) каким-либо лицом или организацией в соответствии с процедурами, утвержденными Агентством «Узавиация»;

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

6.2. РЕГИСТРИРУЕМЫЕ ДАННЫЕ О ПОДДЕРЖАНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

6.2.1. Владелец обеспечивает хранение в течение периодов, указанных в п. 6.2.2, следующих регистрируемых данных:

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

6.2.2. Зарегистрированные данные, указанные в п. 6.2.1 а) – е), хранятся как минимум в течение 90 дней после окончательного снятия с эксплуатации соответствующего агрегата, а зарегистрированные данные, указанные в п. 6.2.1 f), хранятся как минимум в течение одного года после подписания свидетельства о техническом обслуживании.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Поддержание Летной Годности Вертолетов	Глава/Стр.	P-III-6/2

6.2.3. Арендатор вертолета соблюдает соответствующие требования, содержащиеся в пп. 6.2.1 и 6.2.2, в течение срока аренды вертолета.

6.2.4. Регистрация хранимых и передаваемых в соответствии с п. 6.2 данных ведется в том виде и формате, которые обеспечивают на постоянной основе их удобочитаемость, защищенность и целостность.

Примечание 1. По своему виду и формату эти данные могут представлять собой, например, записи на бумажной основе, на пленке, электронные записи или записи в любом сочетании указанных видов.

Примечание 2. Инструктивные указания относительно электронных регистрируемых данных о поддержании летной годности воздушных судов содержатся GM-GEN-054.

6.3. ИНФОРМАЦИЯ О СОХРАНЕНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

Владелец или, в случае аренды, арендатор вертолета, максимальная сертифицированная взлетная масса которого превышает 3175 кг, обеспечивает, как это предписывается Агентством «Узавиация», представление информации об опыте технического обслуживания и эксплуатации с точки зрения сохранения летной годности в соответствии с ПКМ-№354.

6.4. МОДИФИКАЦИИ И РЕМОНТЫ

Все модификации и ремонты соответствуют требованиям к летной годности, приемлемым для Агентства «Узавиация». Устанавливаются правила, обеспечивающие хранение доказательных данных, подтверждающих соблюдение требований к летной годности.


6.5. СВИДЕТЕЛЬСТВО О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ

6.5.1. Если техническое обслуживание выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, свидетельство о техническом обслуживании выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию в соответствии с ПКМ-№354. Раздел III, глава 6 AR-OPS-003.

6.5.2. 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 проделанная работа по техническому обслуживанию была выполнена удовлетворительно и в соответствии с данными и процедурами, приемлемыми для Агентства «Узавиация».

6.5.3. 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;
- b) дата завершения такого технического обслуживания;
- c) данные о лице или лицах, подписавших свидетельство.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Летный Экипаж Вертолета	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	P-III-7/1

Глава - 7. ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ ВЕРТОЛЕТА


7.1. КВАЛИФИКАЦИЯ

Командир вертолета следит за тем, чтобы свидетельства каждого члена летного экипажа были выданы или им была придана сила Агентством «Узавиация», чтобы в них были проставлены соответствующие квалификационные отметки, и они были действительными на данный момент, и удостоверяется в том, что члены летного экипажа сохраняют уровень своей профессиональной подготовленности.


Примечание. Примечание. Информация для пилотов, касающаяся параметров схем полетов и эксплуатационных процедур, приведена в томе I PANS-OPS, (GM-AGA-025) Критерии построения схем визуальных полетов и полетов по приборам приведены в томе II PANS-OPS (GM-AGA-026). Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в PANS-OPS, и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов.

7.2. СОСТАВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

Летный экипаж по численности и составу отвечает требованиям, которые не ниже требований, указанных в летном руководстве или в других документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Летный Экипаж Вертолета	Глава/Стр.	P-III-7/2

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Контроль за Обеспечением Безопасности Полетов	Глава/Стр.	ДОБ.1/1

ДОБАВЛЕНИЯ

ДОБАВЛЕНИЕ 1. КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ЭКСПЛУАТАНТАМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(См. п. 2.2.1.8 главы 2 раздела II)

Примечание 1. В добавлении 1 к AR-SMS-001 содержатся общие положения, касающиеся государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

Примечание 2. В настоящем добавлении содержатся дополнительные положения, касающиеся контроля за обеспечением безопасности полетов эксплуатантами международного коммерческого воздушного транспорта.

1. ОСНОВНОЕ АВИАЦИОННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Агентство «Узавиация» принимает и выполняет законы, позволяющие 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 безопасности выполняемых полетов.

Примечание 1. Под термином "полномочный орган", используемым в этом добавлении, понимается ведомство гражданской авиации, а также эквивалентная организация, включая инспекторов и персонал.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся инспекции, сертификации и постоянного надзора за производством полетов, содержится в GM-GEN-038 и в GM-GEN-054

2. КОНКРЕТНЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ


Агентство «Узавиация» принимает правила, предусматривающие сертификацию и осуществление постоянного надзора за производством полетов воздушных судов и техническим обслуживанием воздушных судов в соответствии с авиационными правилами Республики Узбекистан, которые соответствуют Приложениям ИКАО.

3. ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА И ФУНКЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

- 3.1. Агентство «Узавиация» обеспечивает, чтобы полномочный орган отвечал за контроль за обеспечением эксплуатантами безопасности полетов.
- 3.2. Агентство «Узавиация» использует соответствующую методику для определения требований к укомплектованию инспекторским составом с учетом объемов и сложности деятельности гражданских эксплуатантов.
- 3.3. Методика, упомянутая в п. 3.2, должна быть оформлена в виде документа.
- 3.4. Агентство «Узавиация» обеспечивает инспекторов полномочного органа надлежащими поддержкой, полномочиями и транспортом для того, чтобы независимо выполнять возложенные на них задачи по сертификации и постоянному надзору.

4. КВАЛИФИЦИРОВАННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ПЕРСОНАЛ

Агентство «Узавиация» требует, чтобы первоначальная подготовка и повышение квалификации инспекторов полномочного органа включали вопросы, конкретно относящиеся к воздушным судам.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Контроль за Обеспечением Безопасности Полетов	Глава/Стр.	ДОБ.1/2

Примечание. Инструктивный материал, касающийся опыта и подготовки инспекторов, содержится в GM-GEN-038.

5. ТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ, СРЕДСТВА И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ВАЖНОЙ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ИНФОРМАЦИИ

- 5.1. Агентство «Узавиация» обеспечивает предоставление инспекторам полномочного органа технических инструктивных руководств, содержащих информацию о политике, процедурах и требованиях для их использования при сертификации и осуществлении постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов.
- 5.2. Агентство «Узавиация» обеспечивает предоставление инспекторам полномочного органа технических инструктивных руководств, содержащих информацию о политике, процедурах и требованиях для их использования при устранении проблем в области безопасности полетов, включая меры по обеспечению выполнения.
- 5.3. Агентство «Узавиация» обеспечивает предоставление инспекторам полномочного органа 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 продемонстрировали 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 AR-SMS-001..

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Дополнительные Требования	Глава/Стр.	ДОБ.2/3

**ДОБАВЛЕНИЕ 2. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОПЕРАЦИЯМ
ВЕРТОЛЕТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ
ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 3 В ПРИБОРНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ
УСЛОВИЯХ (ПМУ)**

(См. п. 3.4.1 главы 3 раздела II.)

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Дополнительные Требования	Глава/Стр.	ДОБ.2/4

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Дополнительные Требования	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОБ.3/1

ДОБАВЛЕНИЕ 3. СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА (СЭ)

(См. пп. 2.2.1.5 и 2.2.1.6 главы 2 раздела II)

1. ЦЕЛЬ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

- 1.1. СЭ и связанные с ним определенные для конкретной модели эксплуатационные спецификации содержат в стандартном формате минимальную информацию, предусмотренную в пп. 2 и 3 соответственно.
- 1.2. Сертификат эксплуатанта и связанные с ним эксплуатационные спецификации определяют виды полетов, которые разрешено осуществлять эксплуатанту, включая специальные утверждения, условия и ограничения.

Примечание. Дополнительная информация, которая может включаться в эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта, содержится в п. 3.2.2 дополнения С.

2. ФОРМАТ СЭ

Примечание. В соответствии с требованием п. 4.1.2 главы 4 раздела II на борту должна находиться официально заверенная копия СЭ.

СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА		
1	ГОСУДАРСТВО ЭКСПЛУАТАНТА ²	1
	ВЫДАЮЩИЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ³	
СЭ # ⁴ : Дата истечения срока действия ⁵ :	НАЗВАНИЕ ЭКСПЛУАТАНТА⁶ ОПК (коммерческое название) ⁷ : Адрес эксплуатанта ⁸ : Телефон ⁹ : Факс: E-mail:	ОПЕРАТИВНАЯ СВЯЗЬ В ЭКСПЛУАТАЦИИ¹⁰ Контактная информация, позволяющая незамедлительно связаться с оперативным руководством, приведена в _____ _____ ¹¹ .
Настоящий сертификат удостоверяет в том, что _____ ¹² предоставлено право осуществлять коммерческие воздушные перевозки, как это определено в прилагаемых эксплуатационных спецификациях, в соответствии с руководством по производству полетов и _____ ¹³ .		
Фамилия и подпись ¹⁵ : Должность:		

Примечания:

1. Для использования государством эксплуатанта.
2. Заменяется на название государства эксплуатанта.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Дополнительные Требования	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОБ.3/2

3. Заменяется на название выдающего полномочного органа государства эксплуатанта.
4. Индивидуальный номер СЭ, выданного государством эксплуатанта.
5. Дата, после которой прекращается действие СЭ (день – месяц – год).
6. Заменяется на зарегистрированное название эксплуатанта.
7. Коммерческое название эксплуатанта, если оно другое. Вставить "ОПК" перед коммерческим названием (означает "осуществляет перевозки как").
8. Адрес основного места деятельности эксплуатанта.
9. Номера телефона и факса основного места деятельности эксплуатанта, включая код страны. Следует указать адрес электронной почты, если имеется.
10. Контактная информация включает номера телефона и факса, в том числе код страны и адрес электронной почты (если имеется), по которым можно незамедлительно связаться с оперативным руководством по вопросам, касающимся производства полетов, летной годности, квалификации членов летного и кабинного экипажей, перевозки опасных грузов и других соответствующих вопросов.
11. Указать находящийся на борту контролируемый документ, в котором приведена контактная информация со ссылкой на соответствующий пункт или страницу. Например, "Контактная информация приведена в главе 1, 1.1, Общие/основные положения руководства по производству полетов", или "... приведена на с. 1 Эксплуатационных спецификаций, или ...приведена в дополнении к настоящему документу".
12. Зарегистрированное название эксплуатанта.
13. Указать соответствующие авиационные правила.
14. Дата выдачи СЭ (день – месяц– год).
15. Должность, фамилия и подпись представителя полномочного органа. Кроме того, на СЭ может быть поставлена официальная печать.

3. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ ДЛЯ КАЖДОЙ МОДЕЛИ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Примечание. В соответствии с требованием п. 4.1.2 главы 4 раздела II на борту должен находиться экземпляр эксплуатационных спецификаций, рассматриваемых в настоящем разделе.

- 3.1. Для каждой модели вертолета парка воздушных судов эксплуатанта, определяемых типом, моделью и серией вертолета, предусматривается следующая информация: контактная информация о выдающем полномочном органе, название эксплуатанта и номер СЭ, дата выдачи и подпись представителя полномочного органа, модель воздушного судна, типы и районы полетов, специальные ограничения и 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. 2.2.1.6 главы 2, является следующим:

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



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –
ВЕРТОЛЕТЫ**

Дополнительные Требования

Код №

AR-OPS-003

Глава/Стр.

ДОБ.3/3

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ

(с соблюдением утвержденных условий в руководстве по производству полетов)

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ВЫДАЮЩЕМ ПОЛНОМОЧНОМ ОРГАНЕ¹

Телефон: _____ Факс: _____ Эл. почта: _____

СЭ#²: _____ Название эксплуатанта³: _____ Дата⁴: _____

_____ Подпись: _____

ОПК (коммерческое название): _____


Модель воздушного судна⁵: _____

Виды полетов: Коммерческие воздушные перевозки Пассажирские Грузовые
Прочие⁶: _____

Район(ы) полетов⁷: _____

Специальные ограничения⁸: _____

СПЕЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ	ДА	НЕТ	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	

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ		Код №	AR-OPS-003
	Дополнительные Требования		Глава/Стр.	ДОБ.3/4

Комплексные навигационные спецификации AR для полетов в условиях PBN ¹³	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Поддержание летной годности			14	
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15	
Прочее	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16	

Примечания: 1. Номера телефонов полномочного органа, включая код страны. Следует указать адрес электронной почты и факса, если имеется.

2. Указать соответствующий номер СЭ.

3. Указать зарегистрированное название эксплуатанта и коммерческое название эксплуатанта, если оно другое. Вставить "ОПК" перед коммерческим названием (означает "осуществляет перевозки как").

4. Дата выдачи эксплуатационных спецификаций (день – месяц – год) и подпись представителя полномочного органа. AR-OPS-003. Эксплуатация воздушных судов Часть III 3/11/22 ДОБ 3-4

5. Указать принятое Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/ИКАО обозначение типа, модели и серии, или эталонной серии вертолета, если серия обозначается (например, Bell-47G-3 или SIKORSKY-S55). Таксономия CAST/ИКАО приведена на веб-сайте: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

6. Прочие виды перевозок, подлежащие указанию (например, оказание скорой медицинской помощи).

7. Перечислить географические районы разрешенных полетов (указываются географические координаты или конкретные маршруты, границы районов полетной информации, государственные границы или границы регионов), определенные выдающим полномочным органом.

8. Перечислить применимые специальные ограничения (например, только ПВП, только в дневное время).


9. Перечислить в данной колонке допускающие наибольшую свободу критерии для каждого специального утверждения (с соответствующими критериями).

10. Указать соответствующий заход на посадку по приборам, отнесенный к типу В (кат. II и т. д.). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. По одной строке на указываемую категорию захода на посадку.


11. Указать утвержденное минимальное значение RVR в метрах для взлета или эквивалентную горизонтальную видимость, если RVR не используется. Может использоваться по одной строке на утверждение, если предоставлены различные утверждения.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Дополнительные Требования	Глава/Стр.	ДОБ.3/5

12. Указать возможности бортового оборудования (например, системы автоматической посадки, HUD, EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности.
13. Навигация, основанная на характеристиках (PBN): одна строка используется для каждого утверждения санкционируемой требуемой навигационной спецификации PBN AR (например, RNP AR APCH), а соответствующие ограничения перечисляются в колонке "Описание".
14. Указать фамилию лица/название организации, ответственных за обеспечение поддержания летной годности вертолета, а также нормы и правила, требующие проведения работ, т. е. в рамках норм СЭ или специального утверждения (например, EC 2042/2003, Part M, Subpart G).
15. Указать функции EFB, подлежащие использованию для обеспечения безопасной эксплуатации вертолетов, и любые применимые ограничения.
16. Здесь могут быть указаны другие разрешения или данные с использованием одной строки (или группы из нескольких строк) на разрешение (например, разрешение на специальную процедуру захода на посадку, специальные полеты, указание класса(ов) летно-технических характеристик, в соответствии с которыми может эксплуатироваться воздушное судно)

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Дополнительные Требования	Глава/Стр.	ДОБ.3/6

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовые Самописцы	Глава/Стр.	ДОБ.4/1

ДОБАВЛЕНИЕ 4. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ

(См. п. 4.3 главы 4 раздела II и п. 4.7 главы 4 раздела III)

Материал, содержащийся в настоящем добавлении, касается бортовых самописцев, предназначенных для установки на вертолетах, занятых в международной аэронавигации. Ударостойкие бортовые самописцы включают один или несколько из следующих элементов:

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

Если требуется регистрация визуальной обстановки или информации линии передачи данных на бортовом ударостойком самописце, то допускается осуществление такой регистрации с помощью CVR или FDR.

Облегченные бортовые регистраторы включают один или несколько из следующих элементов:

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

Если требуется регистрация визуальной обстановки или информации линии передачи данных на бортовом ударостойком самописце, то допускается осуществление такой регистрации с помощью CARS или ADRS.

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

- 1.1. Контейнеры неотделяемых бортовых самописцев окрашиваются в ярко оранжевый цвет.
- 1.2. Контейнеры неотделяемых ударостойких бортовых самописцев:
 - a) имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
 - b) оснащаются надежно подсоединенным и автоматически приводимым в действие устройством, обеспечивающим обнаружение их под водой и работающим на частоте 37,5 кГц. В возможно кратчайший срок, но не позднее 1 января 2018 года, минимальное время работы такого устройства будет составлять 90 дней.
- 1.3. Контейнеры автоматически отделяемых бортовых самописцев:
 - a) окрашиваются в ярко оранжевый цвет, однако поверхность, видимая с наружной стороны воздушного судна, может быть другого цвета;
 - b) имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
 - c) оборудуются встроенным автоматически срабатывающим ELT.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовые Самописцы	Глава/Стр.	ДОБ.4/2

1.4. Бортовые системы регистрации полетных данных 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) если бортовые системы регистрации полетных данных имеют устройство для "тотального" стирания, его установка проектируется таким образом, чтобы предотвратить функционирование устройства для такого стирания в течение полетного времени или во время удара при катастрофе.
- d) на вертолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, в кабине экипажа предусматривалась задействуемая летным экипажем функция стирания, которая при включении позволяет изменить записи CVR и AIR, с тем чтобы их невозможно было извлечь с помощью обычных методов воспроизведения или копирования. Это устройство проектируется таким образом, чтобы предотвратить его срабатывание в полете. Кроме того, сводится к минимуму вероятность непреднамеренного задействия функции стирания в результате авиационного происшествия.

Примечание. Функция стирания предназначена для предотвращения доступа к записям CVR и AIR с помощью обычных средств воспроизведения или копирования, однако она не будет препятствовать доступу полномочных органов по расследованию авиационных происшествий к таким записям с использованием специальных методов воспроизведения или копирования.

1.5. Бортовые ударостойкие самописцы подключаются таким образом, чтобы они получали электропитание от шины, которая обеспечивает максимальную надежность работы бортовых самописцев, не нарушая работоспособности основных или аварийных систем или оборудования.

1.6. Облегченные бортовые регистраторы подключаются к источнику питания, характеристики которого обеспечивают надлежащую и надежную запись информации в условиях эксплуатации.


1.7. Во время испытаний посредством методов, утвержденных соответствующим сертифицирующим полномочным органом, бортовые системы регистрации полетных данных демонстрируют годность к работе в тех экстремальных условиях окружающей среды, с учетом которых они были спроектированы.

1.8. Обеспечиваются средства для точной корреляции по времени между функциями бортовых систем регистрации полетных данных.

1.9. Изготовитель бортовой системы регистрации полетных данных обеспечивает соответствующий сертифицирующий полномочный орган следующей информацией в отношении бортовых систем регистрации полетных данных:

- a) эксплуатационные инструкции изготовителя, ограничения оборудования и методы его установки;
- b) происхождение или источник параметра и уравнения, связывающие расчеты и единицы измерения;
- c) отчеты изготовителя о проведенных испытаниях;
- d) подробная информация в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полетных данных.

1.10. Получатель документа об утверждении летной годности, связанного с проектированием и установкой бортовой системы регистрации полетных данных, предоставляет

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Бортовые Самописцы	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОБ.4/3

необходимую информацию о поддержании летной годности эксплуатанту вертолета для ее включения в программу поддержания летной годности. Эта информация о поддержании летной годности содержит подробное изложение всех задач, выполнение которых необходимо для обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полетных данных.

Примечание 1. Бортовая система регистрации полетных данных состоит из бортового самописца, а также любых специальных датчиков, аппаратного и программного обеспечения, которые обеспечивают получение информации, требуемой в соответствии с настоящим добавлением.

Примечание 2. Условия, связанные с сохранением эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полетных данных, определены в разделе 6 настоящего добавления. В GM-GEN-028 содержатся инструктивные материалы относительно задач по техническому обслуживанию, касающихся бортовых систем регистрации полетных данных.

2. САМОПИСЕЦ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ (FDR) И БОРТОВАЯ СИСТЕМА РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ (ADRS)

2.1. Логика начала и прекращения записи

FDR или ADRS начинает вести запись до момента начала движения вертолета с использованием своей тяги и ведет ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда вертолет уже не может двигаться, используя свою тягу.

2.2. Параметры, подлежащие регистрации


Примечание. В предыдущих изданиях авиационных правил указаны типы самописцев, соответствующие первому поколению FDR.

2.2.1. Параметры, отвечающие требованиям к FDR, перечислены в таблице А4-1. Количество параметров, которые должны регистрироваться, зависит от сложности вертолета. Параметры, не отмеченные звездочкой (*), являются обязательными параметрами, которые регистрируются независимо от сложности вертолета. Кроме того, регистрируются отмеченные звездочкой (*) параметры, если источники информации для таких параметров используются бортовыми системами или летным экипажем для управления вертолетом. Однако эти параметры могут заменяться другими параметрами с должным учетом типа данного вертолета и характеристик записывающего оборудования.

2.2.2. Перечисленные ниже параметры обеспечивают выполнение требований о наличии данных о траектории полета и скорости:

- барометрическая высота;
- приборная воздушная скорость;
- температура наружного воздуха;
- курс; – нормальное ускорение;
- поперечное ускорение;
- продольное ускорение (продольная ось фюзеляжа);
- время или отсчет относительного времени;
- навигационные данные*: угол сноса, скорость ветра, направление ветра, широта/долгота;
- высота по радиовысотомеру*.

2.2.3. Если имеется возможность регистрации FDR дополнительных параметров, то предусматривается регистрация следующей дополнительной информации:

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовые Самописцы	Глава/Стр.	ДОБ.4/4

- a) дополнительной информации эксплуатационного характера с электронных дисплеев, например электронной системы пилотажного оборудования (EFIS), электронного централизованного бортового монитора (ECAM) и системы индикации параметров работы двигателя и предупреждения экипажа (EICAS);
 - b) дополнительных параметров двигателя (EPR, N1, расход топлива и т. п.).
- 2.2.4. Параметры, которые удовлетворяют требованиям в отношении ADRS, указаны в таблице А4-3 в числе первых 7 параметров.
- 2.2.5. При наличии возможности регистрации в ADRS дополнительных параметров считается целесообразным регистрировать любые указанные в таблице А4-3 параметры, начиная с 8 и далее.

2.3. Дополнительная информация

- 2.3.1. Диапазон измерений, интервал между записями и точность регистрации параметров установленного оборудования, как правило, проверяются с помощью методов, утвержденных соответствующим сертифицирующим полномочным органом.
- 2.3.2. Документация, касающаяся распределения параметров, уравнений преобразования, периодической калибровки, и другая информация об эксплуатационной пригодности и техническом обслуживании самописцев ведется эксплуатантом/владельцем. Обеспечивается достаточный объем такой документации, чтобы полномочные органы, занимающиеся расследованием авиационных происшествий, имели всю необходимую информацию для считывания данных в технических единицах.


3. БОРТОВОЙ РЕЧЕВОЙ САМОПИСЕЦ (CVR) И СИСТЕМА РЕГИСТРАЦИИ ЗВУКОВОЙ ОБСТАНОВКИ В КАБИНЕ ЭКИПАЖА (CARS)

3.1. Логика начала и прекращения записи

CVR или CARS начинает вести запись до момента начала движения вертолета с использованием своей тяги и ведет ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда вертолет уже не может двигаться, используя свою тягу. Кроме того, в зависимости от наличия электропитания, CVR или CARS начинает вести запись как можно раньше в процессе предполетной проверки в кабине экипажа перед запуском двигателя в начале выполнения полета и ведет ее до момента окончания проверки в кабине экипажа, проводимой сразу же после останова двигателя в конце выполнения полета.

3.2. Сигналы, подлежащие регистрации

- 3.2.1. CVR обеспечивает одновременную запись на четырех или более отдельных каналах по крайней мере следующего:
- a) внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту воздушного судна;
 - b) звуковой обстановки в кабине экипажа;
 - c) речевых переговоров в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, если таковая установлена;
 - d) речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;
 - e) речевой связи членов летного экипажа, использующих систему обращения к пассажирам, если таковая установлена.
- 3.2.2. Предпочтительное распределение каналов аудиозаписи CVR должно быть следующим:

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Бортовые Самописцы	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОБ.4/5

- a) аудиопульт командира воздушного судна;
- b) аудиопульт второго пилота;
- c) рабочие места других членов летного экипажа и система отсчета времени;
- d) микрофон в кабине летного экипажа.

3.2.3. CARS обеспечивает одновременную запись на двух или более отдельных каналах по крайней мере следующего:

- a) внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту вертолета;
- b) звуковой обстановки в кабине экипажа;
- c) речевых переговоров в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, если таковая установлена.

3.2.4. Предпочтительное распределение каналов аудиозаписи CARS должно быть следующим:

- a) речевая связь;
- b) звуковая обстановка в кабине летного экипажа.

4. БОРТОВОЙ РЕГИСТРАТОР ВИЗУАЛЬНОЙ ОБСТАНОВКИ (AIR) И БОРТОВАЯ СИСТЕМА РЕГИСТРАЦИИ ВИЗУАЛЬНОЙ ОБСТАНОВКИ (AIRS)

4.1. Режим работы

AIR или AIRS начинают вести запись до начала движения вертолета с использованием своей тяги и продолжать вести ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда вертолет уже не может двигаться, используя свою тягу. Кроме того, в зависимости от наличия электропитания, AIR или AIRS начинают вести запись как можно раньше в процессе предполетной проверки в кабине экипажа перед запуском двигателя в начале выполнения полета и вести ее до момента окончания проверки в кабине экипажа, проводимой сразу же после останова двигателя в конце выполнения полета.

4.2. Классы

4.2.1. AIR или AIRS класса А регистрирует общую визуальную обстановку в кабине экипажа для получения данных, которые дополняют регистрируемые обычными бортовыми самописцами параметры.

Примечание 1. В целях уважения неприкосновенности личной жизни членов летного экипажа обзор кабины экипажа может, насколько это практически возможно, формироваться таким образом, чтобы не были видны головы и плечи членов летного экипажа, когда они сидят в нормальном положении на своих рабочих местах.


Примечание 2. В настоящем документе нет положений в отношении AIR или AIRS класса А.

4.2.2. AIR или AIRS класса В регистрирует сообщения, отображаемые на дисплеях линии передачи данных.

4.2.3. AIR или AIRS класса С регистрирует данные, отображаемые на приборах, и положение пультов управления.

Примечание. AIR или AIRS класса С могут служить средством регистрации полетных данных в тех случаях, если нецелесообразно или слишком дорого регистрировать эти данные на FDR или если FDR не требуется устанавливать.

5. РЕГИСТРАТОР ЛИНИИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ (DLR)

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовые Самописцы	Глава/Стр.	ДОБ.4/6

5.1. Виды применения, подлежащие регистрации

5.1.1. В тех случаях, когда получение разрешения на траекторию полета вертолета и контроль за ней осуществляются путем использования передаваемых по линии передачи данных сообщений, все передаваемые по линии передачи данных сообщения как по линии связи "вверх" (на борт вертолета), так и по линии связи "вниз" (с борта вертолета) регистрируются на борту вертолета. Насколько это практически возможно, регистрируется время отображения этих сообщений на дисплеях летного экипажа, а также время ответов.

Примечание. Для точного определения последовательности событий на борту воздушного судна необходимо располагать достаточной информацией для установления содержания сообщений, переданных по каналам связи линии передачи данных, и времени отображения этих сообщений на дисплеях летного экипажа.

5.1.2. Регистрируются сообщения, связанные с перечисленными в таблице А4-2 видами применения. Виды применения, не отмеченные звездочкой (*), являются обязательными видами применения, которые регистрируются независимо от сложности системы. Виды применения, отмеченные звездочкой (*), регистрируются только по мере возможности с учетом архитектуры системы.

6. ПРОВЕРКИ БОРТОВЫХ СИСТЕМ РЕГИСТРАЦИИ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ

6.1. До начала первого в течение дня полета осуществляется контрольное испытание устройств встроенного контроля за работой бортовых самописцев и блока выделения полетных данных (FDAU), если они установлены на борту, путем проведения проверок в ручном и/или автоматическом режимах.

6.2. Для систем FDR или ADRS, систем CVR или CARS, систем AIR или AIRS 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. Для систем DLR или DLRS интервал между проверками регистрации данных составляет два года; при условии утверждения соответствующим полномочным нормативным органом указанный период может быть продлен до четырех лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля.

6.3. Проверки регистрации данных проводятся в следующем порядке:

- a) анализ записанных бортовыми самописцами данных осуществляется с целью проверки того, что самописец исправно функционирует в течение установленного периода записи;
- b) записи FDR или ADRS за весь полет анализируются в технических единицах на предмет оценки соответствия всех зарегистрированных параметров. Особое внимание уделяется параметрам, поступающим от датчиков, функционирующих в комплекте с FDR. или ADRS. Параметры, снимаемые с системы электрических шин воздушного судна, проверять не требуется, если их эксплуатационную пригодность можно определить с помощью других систем воздушного судна;
- c) устройство для считывания имеет необходимое программное обеспечение в целях точного преобразования зарегистрированных величин в технические единицы и определения статуса дискретных сигналов;
- d) проверка записей сигналов CVR или CARS производится путем воспроизведения записей, сделанных CVR или CARS. После установки на борту воздушного судна CVR или CARS производится запись проверочных сигналов каждого источника на борту воздушного судна, а также других соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые сигналы отвечают стандартным требованиям к разборчивости;

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Бортовые Самописцы	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОБ.4/7

- е) по мере практической возможности, в процессе проверки выборки записей, сделанных CVR или CARS в полете, проводится проверка с целью убедиться, что сигналы в достаточной мере разборчивы;
 - ф) проверка зарегистрированных AIR или AIRS данных о визуальной обстановке производится путем воспроизведения записей AIR или AIRS. Установленные на борту воздушного судна AIR или AIRS регистрируют визуальные данные испытаний каждого бортового источника и соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые визуальные данные отвечают стандартам качества записи.
 - г) проверка сообщений, записанных на DLR или DLRS, проводится путем воспроизведения записей DLR или DLRS.
- 6.4. Система регистрации полетных данных считается неисправной, если в течение довольно длительного периода времени запись данных была некачественной, записанные сигналы были неразборчивы или неправильно записывался один или несколько обязательных параметров.
- 6.5. Отчет о проведенной проверке регистрации данных направляется полномочным нормативным органам по запросу в целях контроля.
- 6.6. Калибровка системы FDR:
- а) перекалибровка системы в отношении параметров, снимаемых с датчиков, которые предназначены только для работы с FDR и которые не проверяются другими средствами, производится с интервалом, определяемым согласно информации о поддержании летной годности, относящейся к системе FDR. В отсутствие такой информации перекалибровка производится по крайней мере каждые пять лет. Перекалибровка должна выявлять любые расхождения в программах технического преобразования обязательных параметров, а также обеспечивать, чтобы параметры регистрировались в пределах установленных при калибровке допусков;
 - б) в тех случаях, когда параметры абсолютной высоты и воздушной скорости поступают с датчиков, которые предназначены для работы с системой FDR, перекалибровка производится с интервалом, определяемым согласно информации о поддержании летной годности, относящейся к системе FDR. В отсутствие такой информации перекалибровка производится по крайней мере каждые два года.


	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовые Самописцы	Глава/Стр.	ДОБ.4/8

Таблица А4-1. Параметрические характеристики самописцев полетных данных

№	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Максимальный интервал снятия и регистрации данных (с)	Пределы точности (вводимые сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
1	Время (UTC, если обеспечивается, а в других случаях отсчет относительного времени или синхронизация времени по GNSS)		24 ч	4	$\pm 0,125$ % /ч	1 с
2	Барометрическая высота		От –300 м (–1000 фут) до максимальной сертифицированной абсолютной высоты полета воздушного судна +1500 м (+5000 фут)	1	± 30 м до ± 200 м (± 100 фут до ± 700 фут)	1,5 м (5 фут)
3	Приборная скорость		В зависимости от установки системы измерения и отображения данных пилоту	1	± 3 %	1 уз
4	Курс		360°	1	$\pm 2^\circ$	0,5°
5	Нормальное ускорение		–3 g до +6 g	0,125	$\pm 0,09$ g, исключая ошибку в отсчете $\pm 0,045$ g	0,004 g
6	Положение по тангажу		$\pm 75^\circ$ или 100 % используемого диапазона, в зависимости от того, что больше	0,5	$\pm 2^\circ$	0,5°
7	Положение по крену		$\pm 180^\circ$	0,5	$\pm 2^\circ$	0,5°
8	Манипуляция при радиопередаче		Включение – выключение (дискретное положение)	1	–	–
9	Мощность каждого двигателя		Весь диапазон	1 (на каждый двигатель)	± 2 %	0,1 % полного диапазона
10	Несущий винт: число оборотов несущего винта тормоз несущего винта		50–130 % Дискретные данные	0,51	± 2 % –	0,3 % полного диапазона –
11	Действия пилота и/или положение управляющих поверхностей – основных органов управления (общий шаг, продольный циклический шаг, поперечный циклический шаг, педаль рулевого винта)		Полный диапазон	0,5 (рекомендуется 0,25)	± 2 %, если специально не требуется более высокая точность	0,5 % рабочего диапазона



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –
ВЕРТОЛЕТЫ**
Бортовые Самописцы

Код №	AR-OPS-003
Глава/Стр.	ДОБ.4/9

№	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Максимальный интервал снятия и регистрации данных (с)	Пределы точности (вводимые сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
12	Каждая гидравлическая система (низкое давление и включение)		Дискретные данные	1	–	–
13	Температура наружного воздуха		Диапазон датчика	2	±2 °С	0,3 °С
14*	Включение и режим автопилота/автомата тяги/AFCS		Соответствующее сочетание дискретных данных	1	–	–
15*	Включение системы повышения устойчивости		Дискретные данные	1	–	–
16*	Давление масла в редукторе несущего винта		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	6,895 кН/м ² (1 фунт/кв. дюйм)
17*	Температура масла в редукторе несущего винта		В зависимости от установки	2	В зависимости от установки	1 °С
18	Скорость рыскания		±400°/с	0,25	±1,5 % максимального диапазона, исключая ошибку в отсчете ±5 %	±2°/с
19*	Нагрузка, создаваемая грузом, подвешенным на тросе		0–200 % сертифицированной нагрузки	0,5	±3 % максимального диапазона	0,5 % для максимальной сертифицированной нагрузки
20	Продольное ускорение		±1 g	0,25	±0,015 g, исключая ошибку в отсчете ±0,05 g	0,004 g
21	Поперечное ускорение		±1 g	0,25	±0,015 g, исключая ошибку в отсчете ±0,05 g	0,004 g
22*	Высота по радиовысотомеру		–6 м до 750 м (–20 фут до 2500 фут)	1	±0,6 м (±2 фут) или ±3 %, в зависимости от того, что больше ниже 150 м (500 фут) и ±5 % выше 150 м (500 фут)	0,3 м (1 фут) ниже 150 м (500 фут), 0,3 м (1 фут) +0,5 % полного диапазона выше 150 м (500 фут)
23*	Вертикальное отклонение от луча		Диапазон сигналов	1	±3 %	0,3 % полного диапазона
24*	Горизонтальное отклонение от луча		Диапазон сигналов	1	±3 %	0,3 % полного диапазона
25	Прохождение маркерных радиомаяков		Дискретные данные	1	–	–
26	Предупреждения		Дискретный(е) сигнал(ы)	1	–	–
27	Каждый выбор частоты навигационного приемника		Достаточный для определения выбранной частоты	4	В зависимости от установки	–
28*	Расстояния по DME 1 и 2		0–370 км (0–200 м. миль)	4	В зависимости от установки	1852 м (1 м. мили)



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –
ВЕРТОЛЕТЫ**
Бортовые Самописцы

Код №

AR-OPS-003

Глава/Стр.

ДОБ.4/10

№	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Максимальный интервал снятия и регистрации данных (с)	Пределы точности (вводимые сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
29*	Навигационные данные (широта/долгота, путевая скорость, угол сноса, скорость ветра, направление ветра)		В зависимости от установки	2	В зависимости от установки	В зависимости от установки
30*	Положение шасси и рычага управления шасси		Дискретный сигнал	4	–	–
31*	Температура выхлопных газов двигателя (T ₄)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
32*	Температура газов на входе турбины (TIT/ITT)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
33*	Количество топлива		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
34*	Скорость изменения абсолютной высоты		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
35*	Сигналы датчиков обледенения		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
36*	Система контроля параметров состояния и эксплуатации вертолета		В зависимости от установки	–	В зависимости от установки	–
37	Режимы управления двигателем		Дискретные данные	1	–	–
38*	Выборная установка высотомеров (командира и второго пилота)		В зависимости от установки	64 (рекомендуется 4)	В зависимости от установки	0,1 мбара (0,01 дюйма ртутного столба)
39*	Выборная абсолютная высота (все выбираемые пилотом режимы полета)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
40*	Выборная скорость (все выбираемые пилотом режимы полета)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
41*	Выборное число Маха (все выбираемые пилотом режимы полета)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
42*	Выборная вертикальная скорость (все выбираемые пилотом режимы полета)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –
ВЕРТОЛЕТЫ**
Бортовые Самописцы

Код №

AR-OPS-003

Глава/Стр.

ДОБ.4/11

№	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Максимальный интервал снятия и регистрации данных (с)	Пределы точности (вводимые сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
43*	Выбранный курс (все выбираемые пилотом режимы полета)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
44*	Выборная траектория полета (все выбираемые пилотом режимы полета)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
45*	Выборная высота принятия решения		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
46*	Формат отображаемых данных EFIS (командира и второго пилота)		Дискретные данные	4	–	–
47*	Формат многофункционального дисплея/дисплея двигателей/ дисплея тревожной сигнализации		Дискретные данные	4	–	–
48*	Отметчик события		Дискретные данные	1	–	–
49*	Состояние GPWS/TAWS/GCAS (выбор режима дисплея местности, включая состояние всплывающего дисплея) и (сигнализация о приближении к земле в виде предостережений и предупреждений и консультативные сообщения) и (положение переключателя "вкл./выкл.")	Заявка на получение сертификата типа представлена договор. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	Дискретные данные	1	В зависимости от установки	
50*	TCAS/BCPC (системы выдачи информации о воздушном движении и предупреждения столкновений) и (эксплуатационный статус)	Заявка на получение сертификата типа представлена договор. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	Дискретные данные	1	В зависимости от установки	



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –
ВЕРТОЛЕТЫ**
Бортовые Самописцы

Код №	AR-OPS-003
Глава/Стр.	ДОБ.4/12

№	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Максимальный интервал снятия и регистрации данных (с)	Пределы точности (вводимые сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
51*	Основные органы управления – усилия, прикладываемые пилотом	Заявка на получение сертификата типа представлена договор. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	Весь диапазон	0,125 (рекомендуется 0,0625)	±3 %, если специально не требуется более высокая точность	0,5 % рабочего диапазона
52*	Расчетная центровка	Заявка на получение сертификата типа представлена договор. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % полного диапазона
53*	Расчетный вес вертолета	Заявка на получение сертификата типа представлена договор. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % полного диапазона


	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовые Самописцы	Глава/Стр.	ДОБ.4/13

Таблица А4-2. Описание видов применения для регистратора линии передачи данных

Номер пункта	Тип применения	Описание применения	Регистрируемое содержание
1	Инициирование линии передачи данных	Это включает любые виды применения, используемые для входа в систему или инициирования обслуживания по линии передачи данных. В условиях FANS-1/A и ATN таковыми являются соответственно уведомление служб ОБД (AFN) и контекстное управление (CM)	C
2	Связь "диспетчер –пилот"	Это включает любые виды применения, используемые для обмена запросами, разрешениями, указаниями и донесениями между летным экипажем и диспетчерами на земле. В условиях FANS-1/A и ATN это включает применение CPDLC. Это также включает виды применения, используемые для обмена океаническими разрешениями (OCL) и разрешениями на вылет (DCL), а также передачу по линии передачи данных разрешений на выполнение руления	C
3	Адресное наблюдение	Это включает применение наблюдения, при котором земля заключает контракты на предоставление данных наблюдения. В условиях FANS-1/A и ATN это включает применение контрактного автоматического зависимого наблюдения (ADS-C). В тех случаях, когда параметрические данные предоставляются в рамках сообщений, то они регистрируются, если данные из того же источника не регистрируются FDR	C
4	Полетная информация	Это включает любое обслуживание, используемое для предоставления полетной информации конкретному воздушному судну. Например, это включает D-METAR, D-ATIS, D-NOTAM и любые другие виды передачи текстовой информации по линии передачи данных	C
5	Радиовещательное наблюдение воздушных судов	Это включает элементарные и усовершенствованные системы наблюдения, а также выходные данные радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B). В тех случаях, когда параметрические данные, посылаемые с борта вертолета, предоставляются в рамках сообщений, то они регистрируются, если данные из того же источника не регистрируются FDR	M*
6	Данные авиационного оперативного контроля	Это включает любые виды применения, связанные с передачей или получением данных, используемых для целей авиационного оперативного контроля (АОС) (согласно определению АОС ИКАО)	M*

Символ:

C – регистрируется полное содержание.

M – информация, позволяющая производить корреляцию с любыми соответствующими записями, хранимыми отдельно от вертолета.

* – применение регистрируется только, насколько это практически возможно, с учетом архитектуры системы.


	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Бортовые Самописцы	Глава/Стр.	ДОБ.4/14

Таблица А4-3. Параметрические характеристики бортовых систем регистрации данных

№	Название параметра	Минимальный диапазон регистрации	Максимальный интервал регистрации (с)	Минимальная точность регистрации	Минимальная разрешающая способность регистрации	Примечания
1	Курс					
	Курс (магнитный или истинный)	$\pm 180^\circ$	1	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно регистрируется курс, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость рыскания
	б) Угловая скорость рыскания	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ $360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
2	Тангаж					
	Положение по тангажу	$\pm 90^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно положение по тангажу, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость тангажа
	б) Угловая скорость тангажа	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ $360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
3	Крен					
	а) Положение по крену	$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно положение по крену, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость крена
	Угловая скорость крена	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ $360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
4	Система определения местоположения:					
	а) Время	24 ч	1	$\pm 0,5 \text{ с}$	0,1 с	Предпочтительно время UTC, если имеется
	б) Широта/долгота	Широта: $\pm 90^\circ$ Долгота: $\pm 180^\circ$	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $0,00015^\circ$)	$0,00005^\circ$	
	с) Абсолютная высота	-300 м (-1 000 фут) до максимальной сертифицированной абсолютной высоты самолета +1500 м (5 000 фут)	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 15 \text{ м}$ ($\pm 50 \text{ фут}$))	1,5 м (5 фут)	
	д) Путевая скорость	0–1 000 уз	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 5 \text{ уз}$)	1 уз	
	е) Линия пути	0–360°	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 2^\circ$)	$0,5^\circ$	
5	Нормальное ускорение	От -3 до +6 g (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 0,09 \text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,45 \text{ g}$)	0,004 g	



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –
ВЕРТОЛЕТЫ**
Бортовые Самописцы

Код №

AR-OPS-003

Глава/Стр.

ДОБ.4/15

№	Название параметра	Минимальный диапазон регистрации	Максимальный интервал регистрации (с)	Минимальная точность регистрации	Минимальная разрешающая способность регистрации	Примечания
6	Продольное ускорение	$\pm 1 \text{ g}$ (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 0,015 \text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05 \text{ g}$)	0,004 g	
7	Поперечное ускорение	$\pm 1 \text{ g}$ (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 0,015 \text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05 \text{ g}$)	0,004 g	
8	Внешнее статическое давление (или высота по давлению)	От 34,4 мбар (3,44 дюйма рт. ст.) до 310,2 мбар (31,02 дюйма рт. ст.) или имеющийся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 1 \text{ мбар}$ (0,1 дюйма рт. ст.) или от $\pm 30 \text{ м}$ ($\pm 100 \text{ фут}$) до $\pm 210 \text{ м}$ ($\pm 700 \text{ фут}$))	0,1 мбар (0,01 дюйма рт. ст.) или 1,5 м (5 фут)	
9	Температура наружного воздуха (или полная температура потока воздуха)	От -50 до $+90 \text{ C}$ или имеющийся диапазон датчика	2	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 2 \text{ }^\circ\text{C}$)	$1 \text{ }^\circ\text{C}$	
10	Приборная воздушная скорость	В зависимости от установки системы измерительных индикаторов пилота или имеющийся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 3 \%$)	1 уз (рекомендуется 0,5 уз)	
11	Скорость вращения несущего винта (Nr)	50–130 % или имеющийся диапазон датчика	0,5	В зависимости от установки	0,3 % всего диапазона	
12	Обороты двигателя	Весь диапазон, включая условия заброса оборотов двигателя	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	* Для вертолетов с поршневыми двигателями
13	Давление масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5 % всего диапазона)	2 % всего диапазон	
14	Температура масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5 % всего диапазона)	2 % всего диапазон	
15	Расход топлива или давление	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
16	Давление наддува	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	* Для вертолетов с поршневыми двигателями



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –
ВЕРТОЛЕТЫ**
Бортовые Самописцы

Код № AR-OPS-003
Глава/Стр. ДОБ.4/16

№	Название параметра	Минимальный диапазон регистрации	Максимальный интервал регистрации (с)	Минимальная точность регистрации	Минимальная разрешающая способность регистрации	Примечания
17	Параметры тяги/ мощности/крутящего момента двигателя, необходимые для определения эффективной тяги/мощности*	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,1 % всего диапазона	* Достаточные параметры, например EPR/N1 или крутящий момент/Np, соответствующие конкретному двигателю, регистрируются в целях определения мощности двигателя. Следует иметь предел возможного заброса оборотов. Только для вертолетов с газотурбинными двигателями
18	Число оборотов газогенератора двигателя (Ng) (*)	0–150 %	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	*Только для вертолетов с газотурбинными двигателями
19	Число оборотов свободной силовой турбины (Nf) (*)	0–150 %	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	*Только для вертолетов с газотурбинными двигателями
20	Общий шаг винта	Весь диапазон	0,5	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	*Только для вертолетов с газотурбинными двигателями
21	Температура хладагента (*)	Весь диапазон	1	В зависимости от установки (рекомендуется ± 5 °C)	1 °C	*Только для вертолетов с поршневыми двигателями
22	Напряжение сети	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	1 В	
23	Температура головки цилиндра (*)	Весь диапазон	Каждый цилиндр каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	*Только для вертолетов с поршневыми двигателями
24	Количество топлива	Весь диапазон	4	В зависимости от установки	1 % всего диапазона	
25	Температура выхлопных газов	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
26	Аварийное напряжение	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	1 В	
27	Положение поверхности триммера	Весь диапазон или каждое отдельное положение	1	В зависимости от установки	0,3 % всего диапазона	



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ –
ВЕРТОЛЕТЫ**
Бортовые Самописцы

Код №	AR-OPS-003
Глава/Стр.	ДОБ.4/17

№	Название параметра	Минимальный диапазон регистрации	Максимальный интервал регистрации (с)	Минимальная точность регистрации	Минимальная разрешающая способность регистрации	Примечания
28	Положение шасси	Каждое отдельное положение*	Каждое шасси каждые 2 с	В зависимости от установки		* Где есть такая возможность, регистрируется положение "убрано и на замке" и положение "выпущено и на замке"
29	Новые/уникальные характеристики воздушного судна	По мере необходимости	По мере необходимости	По мере необходимости	По мере необходимости	

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Специальные Утверждения	Глава/Стр.	ДОБ.5/1

ДОБАВЛЕНИЕ 5. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УТВЕРЖДЕНИЯ ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

(См. п. 1.4 главы 1 раздела III)


1. ЦЕЛЬ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

1.1. Для специальных утверждений имеется стандартизированная форма, в которую заносится минимальная необходимая информация по формату специального утверждения.

Примечание. Если для выполняемых полетов требуется специальное утверждение, на борту необходимо иметь экземпляр такого документа(ов) (см. п. 4.1.3.1 главы 4 раздела III).


2. ФОРМАТ СПЕЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

СПЕЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ				
ВЫДАЮЩИЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН и КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ¹				
Выдающий полномочный орган ¹ _____				
Адрес _____				
Подпись: _____		Дата ² : _____		
Телефон: _____		Факс: _____		Эл. почта: _____
ВЛАДЕЛЕЦ/ЭКСПЛУАТАНТ				
Фамилия/название ³ : _____			Адрес: _____	
Телефон: _____		Факс: _____		Эл. почта: _____
Модель воздушного судна ⁴ и регистрационные знаки:				
СПЕЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ	ДА	НЕТ	ОПИСАНИЕ ⁵	ЗАМЕЧАНИЯ
Полеты в условиях низкой видимости				
Заход на посадку и посадка	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	KAT. ⁶ : _____ RVR: _____ м DH: _____ фут	
Взлет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁷ : _____ м	
Расширенные эксплуатационные возможности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁸	
RVSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Навигационные спецификации AR для полетов в условиях PBN ⁹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁰	
Прочее	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹¹	

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Специальные Утверждения	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОБ.5/2

Примечания:

1. Название полномочного органа гражданской авиации и контактная информация, включая телефонный код страны и адрес электронной почты, если имеется.
2. Дата выдачи специального утверждения (день – месяц – год) и подпись представителя полномочного органа.
3. Фамилия/название и адрес владельца или эксплуатанта.
4. Указать компанию – изготовителя вертолета, его модель и серию или эталонную серию, если серия обозначается. Таксономия CAST/ИКАО приведена на сайте: <http://www.intlaviationstandards.org/>
5. Перечислить в данной колонке допускающие наибольшую свободу критерии для каждого специального утверждения (с соответствующими критериями).
6. Указать соответствующую категорию точного захода на посадку (КАТ. II или III). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. Для каждой указанной категории захода на посадку использовать одну строку.
7. Указать утвержденное минимальное значение RVR для взлета в метрах или эквивалентную горизонтальную видимость, если RVR не используется. Можно использовать по одной строке на утверждение, если предоставлены разные утверждения.
8. Указать возможности бортового оборудования (например, система автоматической посадки, HUD, EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности.
9. Навигация, основанная на характеристиках (PBN): использовать одну строку для каждой утверждаемой навигационной спецификации PBN AR (например, RNP AR APCH) и указать соответствующие ограничения в колонке "Описание".
10. Указать функции EFB, используемые для безопасной эксплуатации вертолетов, и любые применимые ограничения.
11. Здесь могут быть указаны другие утверждения или данные с использованием одной строки (или группы из нескольких строк) на каждое утверждение (например, специальное утверждение для заходов на посадку).

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Краткое Описание Соглашения 83bis	Глава/Стр.	ДОБ.6/1

ДОБАВЛЕНИЕ 6. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis

(см. п. 4.1.5.4 главы 4 раздела II и п. 4.13.4 главы 4 раздела III)


Примечание. Согласно п. 4.1.5.1 главы 4 раздела II и п. 4.13.1 главы 4 раздела III на борту должна находиться официально заверенная копия краткого описания соглашения.

1. Цель и сфера применения

В кратком описании соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, должна, в соответствующих случаях, содержаться информация в стандартном формате, предусмотренном пп. 2 или 3.

2. Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, для коммерческого воздушного транспорта

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis			
Название соглашения:			
Государство регистрации:		Контактное лицо:	
Государство основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения:		Контактное лицо:	
Дата подписания:	Государством регистрации ¹ :		
	Государством основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения ¹ :		
Срок действия:	Дата вступления в силу ¹ :	Дата истечения срока действия (если применимо) ² :	
	Языки соглашения		
Регистрационный номер ИКАО:			
Рамочное соглашение (если таковое имеется) с регистрационным номером ИКАО:			
Конвенция о международной гражданской авиации	Приложения ИКАО, затрагиваемые передачей государству основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения ответственности в части, касающейся некоторых функций и обязанностей		
Статья 12. Правила полетов	AR-GEN-001, все главы	Да <input type="checkbox"/>	
		Нет <input type="checkbox"/>	
Статья 30 а). Радиооборудование воздушных судов	Разрешение на бортовую радиостанцию	Да <input type="checkbox"/>	
		Нет <input type="checkbox"/>	
Статьи 30 б)	Главы 1, 2, 3 и 6 AR-PEL-001; и AR-OPS-001 "Бортрадист";	Да <input type="checkbox"/>	AR-OPS-003: [указать часть и пункт] ³
		Нет <input type="checkbox"/>	

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Краткое Описание Соглашения 83bis	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОБ.6/2

и 32 а). Свидетельства на членов экипажа	или AR-OPS-002 (квалификация и/или свидетельства членов летного экипажа); или раздел II AR-OPS-003 (состав летного экипажа), (бортрадист); или раздел III AR-OPS-003 (квалификация)		
Статья 31. Удостоверения о годности к полетам	AR-OPS-003 часть I или раздел II части III	Да <input type="checkbox"/>	[Указать часть и главы] ³
		Нет <input type="checkbox"/>	
	AR-OPS-003 часть II или раздел III части III	Да <input type="checkbox"/>	[Указать часть и главы] ³
		Нет <input type="checkbox"/>	
	ПКМ-№354	Да <input type="checkbox"/>	[Указать главы] ³
		Нет <input type="checkbox"/>	

Воздушные суда, затрагиваемые передачей ответственности государству основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения					
Изготовитель, модель, серия ВС	Национальные и регистрационные знаки	Серийный номер	СЭ № (коммерческий воздушный транспорт)	Даты передачи обязанностей	
				С1	До (если применимо) ²

Примечания.

1. *дд/мм/гггг.*

2. *дд/мм/гггг или N/A, если неприменимо.*

3. *Квадратные скобки свидетельствуют о необходимости представления информации.*

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Краткое Описание Соглашения 83bis	Глава/Стр.	ДОБ.6/3

3. Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, для авиации общего назначения

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis		
Название соглашения:		
Государство регистрации:		Контактное лицо:
Государство основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения:		Контактное лицо:
Дата подписания:	Государством регистрации ¹ :	
	Государство основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения ¹ :	
Срок действия:	Дата вступления в силу ¹ :	Дата истечения срока действия (если применимо) ² :
Языки соглашения		
Регистрационный номер ИКАО:		
Рамочное соглашение (если таковое имеется) с регистрационным номером ИКАО:		

Конвенция о международной гражданской авиации	Приложения ИКАО, затрагиваемые передачей государству основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения ответственности в части, касающейся некоторых функций и обязанностей		
Статья 12. Правила полетов	AR-GEN-001, все главы	Да <input type="checkbox"/>	
		Нет <input type="checkbox"/>	
Статья 30 а). Радиооборудование воздушных судов	Разрешение на бортовую радиостанцию	Да <input type="checkbox"/>	
		Нет <input type="checkbox"/>	
Статьи 30 b) и 32 а). Свидетельства на члена экипажа	Главы 1, 2, 3 и 6 AR-PEL-001; и AR-OPS-001 (бортрадист); или AR-OPS-002 (квалификация и/или свидетельства членов летного экипажа); или AR-OPS-003 (состав летного экипажа), (бортрадист); или AR-OPS-003 (квалификация)	Да <input type="checkbox"/>	AR-OPS-003: [указать часть и пункт] ³
		Нет <input type="checkbox"/>	

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ Краткое Описание Соглашения 83bis	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОБ.6/4

Статья 31. Удостоверения о годности к полетам	AR-OPS-003	Да <input type="checkbox"/>	[Указать часть и главы] ³
	часть I или раздел II части III	Нет <input type="checkbox"/>	
	AR-OPS-003	Да <input type="checkbox"/>	[Указать часть и главы] ³
	часть II или раздел III части III	Нет <input type="checkbox"/>	
	ПКМ-№354 главы 3 и 4 части II	Да <input type="checkbox"/>	[Указать главы] ³
		Нет <input type="checkbox"/>	

Воздушные суда, затрагиваемые передачей ответственности государству основного местонахождения эксплуатанта авиации общего назначения


Изготовитель, модель, серия ВС	Национальные и регистрационные знаки	Серийный номер	СЭ № (коммерческий воздушный транспорт)	Даты передачи обязанностей	
				С ₁	До (если применимо) ²

Примечания.

1. *дд/мм/гггг.*

2. *дд/мм/гггг или N/A, если неприменимо.*

3. *Квадратные скобки свидетельствуют о необходимости представления информации.*

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Требования к FRMS	Глава/Стр.	ДОБ.7/1

ДОБАВЛЕНИЕ 7. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С УТОМЛЕНИЕМ (FRMS)

Примечание. Инструктивный материал по разработке и внедрению правил FRMS содержится в GM-GEN-032. В систему FRMS, как минимум, включаются:

1. ПОЛИТИКА И ДОКУМЕНТАЦИЯ В ОТНОШЕНИИ FRMS

1.1. Политика и документация 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 сфера применения FRMS четко оговаривалась в руководстве по производству полетов.

1.1.3. Политика:


- a) отражает совместную ответственность руководителей, летного и cabinного экипажей и другого соответствующего персонала;
- b) ясно излагает задачи FRMS, связанные с обеспечением безопасности полетов;
- c) подписывается подотчетным исполнительным руководителем организации;
- d) завизированная на видном месте, доводится до сведения всех соответствующих подразделений и уровней организации;
- e) содержит обязательства руководителей относительно эффективного представления отчетной информации о безопасности полетов;
- f) содержит обязательства руководителей относительно предоставления адекватных ресурсов для FRMS;
- g) содержит обязательства руководителей относительно непрерывного совершенствования FRMS;
- h) требует ясного определения каналов подотчетности руководителей, летного и cabinного экипажей и всего другого соответствующего персонала;
- i) периодически пересматривается в целях обеспечения ее актуальности и адекватности.

Примечание. Материал по эффективному представлению отчетной информации о безопасности полетов содержится в GM-GEN-010.

1.2. Документация FRMS

Эксплуатант разрабатывает и обновляет документацию FRMS, в которой описаны и учитываются:

- a) политика и задачи в отношении FRMS;
- b) процессы и процедуры FRMS;
- c) порядок подотчетности, обязанности и ответственные применительно к этим процессам и процедурам;
- d) механизмы постоянного задействования руководителей, летных и cabinных экипажей и всего другого соответствующего персонала;
- e) программы подготовки по FRMS, требования к подготовке персонала и учет прохождения подготовки;

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОБ.7/2
Требования к FRMS			

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

Примечание. Материал по значительным расхождениям содержится в GM-GEN-032

- g) результаты использования FRMS, включая выводы, сделанные на основе полученных данных, рекомендаций и предпринятых действий.

2. ПРОЦЕССЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С УТОМЛЕНИЕМ

2.1. Выявление опасных факторов

Примечание. Правовой инструктивный материал о защите собираемой информации о безопасности полетов и систем ее обработки содержится в дополнении В к первому изданию AR-SMS-001.

2.1.1. Эксплуатант разрабатывает и реализует три основных задокументированных процесса выявления опасных факторов, связанных с утомлением: Предсказательный

2.1.1.1. В рамках предсказательного процесса опасные факторы, связанные с утомлением, выявляются путем учета известных факторов, влияющих на сон, утомление 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.

Упреждающий


2.1.1.2. В рамках упреждающего процесса опасные факторы, связанные с утомлением, выявляются в ходе текущего производства полетов. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- a. собственные отчеты о связанных с утомлением рисках;
- b. опросы экипажей относительно утомления;
- 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.

Исправительный

2.1.1.3. В рамках исправительного процесса выявляется степень значимости опасных факторов, связанных с утомлением, с учетом сообщений и событий, связанных с потенциальными негативными последствиями для безопасности полетов, в целях определения возможных способов сведения к минимуму последствий утомления. Толчком к задействованию этого процесса служит, как минимум, любое из перечисленного ниже:

- a) отчеты об утомлении,
- b) конфиденциальные донесения,
- c) отчеты проверяющих,
- d) инциденты,

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Требования к FRMS	Глава/Стр.	ДОБ.7/3

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 утомлением, и определяющие момент, когда в отношении соответствующих рисков требуются меры их снижения.

2.2.2. В рамках процедур оценки риска выявленные опасные факторы рассматриваются в увязке с:

- a) эксплуатационными процессами,
- b) степенью их вероятности,
- c) возможными последствиями,
- d) эффективностью существующих мер контроля и обеспечения безопасности полетов.

2.3. Снижение риска

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

- a. выбирается надлежащая стратегия снижения риска,
- b. реализуется стратегия снижения риска,
- c. отслеживается ход реализации и эффективность стратегии.

3. ПРОЦЕССЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ С ПОМОЩЬЮ FRMS

Эксплуатант разрабатывает и реализует процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS в целях:

- a) осуществления непрерывного мониторинга результативности FRMS, анализа тенденций и оценки для валидации эффективности мер контроля рисков для безопасности полетов, связанных с утомлением. Источники данных, среди прочего, могут включать:

1) донесения об опасных состояниях и результаты их расследования,

2) проверки и обследования,

3) обзоры и исследования по вопросам утомления;

- b) обеспечения официального процесса контроля изменений, который, среди прочего, включает:

1) выявление изменений в эксплуатационной сфере, которые могут влиять на FRMS;

2) выявление изменений внутри организации, которые могут влиять на FRMS;


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

- c) обеспечения непрерывного совершенствования FRMS. Это, среди прочего, включает:

1) устранение и/или видоизменение тех мер управления рисками, с которыми были связаны нежелательные последствия или которые более не являются необходимыми в силу изменений эксплуатационных или организационных условий;

2) регулярную оценку средств, оборудования, документации и процедур;


3) определение необходимости введения новых процессов и процедур для снижения вновь возникающих рисков, связанных с утомлением.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Требования к FRMS	Глава/Стр.	ДОБ.7/4

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:

- а) программы подготовки, обеспечивающие уровень знаний, соответствующий должностным обязанностям руководителей, летных и cabinных экипажей и всего другого соответствующего персонала, затрагиваемого планируемой FRMS;
- б) эффективный план информирования о FRMS, в котором:
 - 1) всем соответствующим заинтересованным сторонам разъясняются вопросы политики, процедуры и ответственность, связанные с FRMS;
 - 2) описываются каналы коммуникации, используемые для сбора и распространения информации, касающейся FRMS.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Руководства по Производству Полетов	Глава/Стр.	ДОБ.8/1

ДОБАВЛЕНИЕ 8. СОДЕРЖАНИЕ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ

Дополнительный материал к п. 2.2.3.1 главы 2 раздела II

1. СТРУКТУРА

1.1. Руководство по производству полетов, обеспечиваемое согласно п. 2.2.3.1 главы 2 раздела II, которое может выпускаться отдельными частями по конкретным аспектам производства полетов, имеет следующие содержание и структуру:

- a) общие положения;
- b) информация по эксплуатации воздушного судна;
- c) маршруты и аэродромы;
- d) подготовка.

2. СОДЕРЖАНИЕ

Руководство по производству полетов, о котором говорится в п. 1.1, содержит по крайней мере следующее:

2.1. Общие положения

2.1.1. Инструкции с изложением в общих чертах обязанностей персонала, имеющего отношение к производству полетов.

2.1.2. Информацию и политику в отношении контроля утомления, включая:

- a) основные принципы, касающиеся нормирования полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени, и требования в отношении времени отдыха членов летного и кабинного экипажа согласно п. 2.8 главы 2 раздела II;
- b) где это применимо, политику и документацию в отношении FRMS эксплуатанта согласно добавлению 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. Обстоятельства, при которых необходимо прослушивать радиочастоты.

2.1.5. Метод определения минимальных абсолютных высот полета.

2.1.6. Методы определения эксплуатационных минимумов вертодромов.

2.1.7. Меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту.

2.1.8. Организация и процедуры наземного обслуживания.

2.1.9. Предписанный в ПКМ №80 порядок действий командиров воздушных судов, ставших свидетелями происшествия.

2.1.10. Состав 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. Условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода, определяемый в соответствии с п. 2.3.8.2 главы 2 раздела II.


2.1.13. Указания в отношении контроля за массой и центровкой.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Руководства по Производству Полетов	Глава/Стр.	ДОБ.8/2

- 2.1.14. Указания в отношении устранения/предупреждения обледенения и контроля за выполнением этих операций.
- 2.1.15. Технические требования к рабочему плану полета.
- 2.1.16. Стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) для каждого этапа полета.
- 2.1.17. Указания в отношении использования обычных контрольных перечней и времени их использования.
- 2.1.18. Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах.
- 2.1.19. Указания в отношении обеспечения информации об абсолютной высоте.
- 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. Ознакомление с маршрутом и пунктом назначения.
- 2.1.23. Необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам.
- 2.1.24. Указания в отношении выполнения точных и неточных заходов на посадку по приборам.
- 2.1.25. Распределение обязанностей среди членов летного экипажа и процедуры регулирования рабочей нагрузки на экипаж при выполнении захода на посадку по приборам в ночное время и ПМУ.
- 2.1.26. Информация и инструкции, касающиеся перехвата гражданских воздушных судов, в том числе:
- a) предписанный в AR-GEN-001 порядок действий командиров перехватываемых воздушных судов и
 - b) визуальные сигналы из AR-GEN-002 для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.
- 2.1.27. Подробные сведения о системе управления безопасностью полетов (СУБП) предоставляются в соответствии с главами 3 и 4 AR-SMS-001.
- 2.1.28. Информация и инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации.
- Примечание. Инструктивный материал по разработке принципов и правил, касающихся инцидентов, связанных с опасными грузами на борту воздушного судна, содержится в документе "Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах"*
- 2.1.29. Инструкции и указания по безопасности.
- 2.1.30. Контрольный перечень правил обыска вертолета, обеспечиваемый в соответствии с п. 11.1 главы 11 раздела II.
- 2.1.31. Инструкции и требования к обучению в целях использования систем автоматической посадки, или, в соответствующих случаях, эквивалентных индикаторов и оборудования EVS, SVS или CVS.
- 2.1.32. В соответствующих случаях, инструкции и требования к обучению в целях использования EFB.
- 2.2. Информация по эксплуатации воздушного судна
- 2.2.1. Сертификационные ограничения и эксплуатационные ограничения.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Руководства по Производству Полетов	Глава/Стр.	ДОБ.8/3

- 2.2.2. Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и связанные с ним контрольные карты, как это указано в п. 4.1.4 главы 4 раздела II.
- 2.2.3. Данные планирования полета для предполетного и полетного планирования с различными установленными значениями тяги/мощности и скорости.
- 2.2.4. Инструкции и данные для расчета массы и центровки.
- 2.2.5. Инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза.
- 2.2.6. Системы воздушного судна, соответствующие органы управления и инструкции по их использованию, как это указано в п. 4.1.4 главы 4 раздела II.
- 2.2.7. Минимальный перечень оборудования для эксплуатируемых типов вертолетов и разрешенных специальных полетов, включая любые требования, касающиеся производства полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках.
- 2.2.8. Контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию.
- 2.2.9. Правила аварийной эвакуации, включая специальные процедуры по типам ситуаций, координацию действий экипажа, закрепление за членами экипажа их рабочих мест в аварийной ситуации и аварийные обязанности, порученные каждому члену экипажа.
- 2.2.10. Порядок действий кабинного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, связанные с ним контрольные карты, а также информация о системах воздушного судна согласно установленным требованиям, включая описание необходимых процедур координации действий летного и обслуживающего экипажей.
- 2.2.11. Спасательное и аварийное оборудование для различных маршрутов и необходимые процедуры проверки его нормальной работы перед взлетом, включая процедуры определения необходимого и имеющегося запаса кислорода.
- 2.2.12. Код визуальных сигналов "земля – воздух" из ПКМ № 80 для использования оставшимися в живых.
- 2.3. Маршруты, аэродромы и вертодромы
- 2.3.1. Маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа в каждом полете сведениями о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, заходах на посадку по приборам, прибытиях по приборам и вылетах по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета, и прочими сведениями, которые эксплуатант может счесть необходимыми для правильного выполнения полетов.
- 2.3.2. Минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте.
- 2.3.3. Эксплуатационные минимумы каждого из вертодромов, которые предполагается использовать в качестве вертодромов намеченной посадки или запасных вертодромов.
- 2.3.4. Информация об увеличении эксплуатационных минимумов вертодромов в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или вертодромных средств.
- 2.3.5. Инструкции по использованию эксплуатационных минимумов аэродрома для заходов на посадку по приборам с учетом применения удовлетворяющего критериям расширенных эксплуатационных возможностей оборудования.
- 2.4. Подготовка
- 2.4.1. Подробные сведения о программе подготовки летного экипажа и предъявляемые требования согласно п. 7.3 главы 7 раздела II.
- 2.4.2. Подробные сведения о программе подготовки бортпроводников к выполнению обязанностей согласно п. 10.3 главы 10 раздела II.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Руководства по Производству Полетов	Глава/Стр.	ДОБ.8/4

2.4.3. Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера, выполняющего свои функции в соответствии с методом осуществления контроля за производством полетов согласно п. 2.2 главы 2 раздела II.

Примечание. Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера приведены в п. 8.3 главы 8 раздела II.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Запасы Медицинских Средств	Глава/Стр.	ДОП-А/1

ДОПОЛНЕНИЯ

ДОПОЛНЕНИЕ А. ЗАПАСЫ МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ

Дополнительный материал к п. 4.2.2 а) главы 4 раздела II

Комплект первой помощи


Ниже приводятся типичное содержимое комплекта первой помощи, обычно используемого на борту вертолета:

- перечень содержимого;
- антисептические тампоны (упаковка из 10 штук);
- лейкопластырная повязка (полоски лейкопластыря);
- бинт марлевый размером 7,5 см × 4,5 м;
- повязка косыночная с булавками безопасными;
- повязка противоожоговая размером 10 × 10 см;
- повязка компрессная стерильная размером 7,5 × 12 см;
- повязка марлевая стерильная размером 10,4 × 10,4 см;
- лента клейкая шириной 2,5 см (рулон);
- клейкие стерильные полоски (или аналогичные клейкие полоски);
- очищающее средство для рук или дезинфицирующие салфетки;
- прокладка со щитком или лента для глаза;
- ножницы размером 10 см (если разрешено национальными правилами);
- лента клейкая хирургическая размером 1,2 см × 4,6 м;
- пинцеты для удаления осколков;
- одноразовые перчатки (несколько пар);
- термометры (нертутные);
- реанимационная маска с обратным клапаном для искусственного дыхания;
- руководство по оказанию первой помощи (текущее издание);
- бланк регистрации инцидентов.

В тех случаях, когда это разрешено национальными полномочными органами, в комплекты первой помощи могут включаться следующие лекарства:

- болеутоляющее средство слабого/умеренного действия;
- противорвотное средство;
- средство против заложенности носа;
- антацидное (противокислотное) средство;
- антигистаминное средство.


Универсальный профилактический комплект

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Запасы Медицинских Средств	Глава/Стр.	ДОП-А/2

На борту вертолета, для эксплуатации которого требуется по крайней мере один член кабинного экипажа, должен иметься один универсальный профилактический комплект. Такой комплект может использоваться для дезинфекции потенциально инфекционного содержимого организма, такого как кровь, моча, рвотная масса, фекалии, и для защиты кабинного экипажа, который оказывает помощь в потенциально инфекционных случаях подозреваемого инфекционного заболевания.

Типичное содержимое:


- сухой порошок, который превращает небольшое количество пролитой жидкости в стерильный гранулированный гель;
- бактерицидное дезинфицирующее средство для очистки поверхностей;
- салфетки для очистки кожи;
- лицевая/глазная маска (отдельная или комбинированная);
- перчатки (одноразовые);
- защитный фартук;
- большое абсорбирующее полотенце;
- подборная ложка со скребком;
- мешок для биологически опасных отходов;
- инструкции.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Минимальный Перечень Оборудования (MEL)	Глава/Стр.	ДОП-В/1

ДОПОЛНЕНИЕ В. МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ (MEL)


Дополнительный материал к п. 4.1.3 главы 4 раздела II

1. В том случае, если отступления от сертификационных требований не допускаются, воздушное судно не может выполнять полет до тех пор, пока все системы и оборудование не будут функционировать нормально. Опыт показал, что в течение короткого периода времени может допускаться наличие некоторых неисправностей, если остальные нормально функционирующие системы и оборудование позволяют безопасно продолжать полеты.
2. Агентство «Узавиация» должно указывать посредством утверждения минимального перечня оборудования те системы и компоненты оборудования, которые могут не работать в определенных условиях полета, при этом имеется в виду, что полет не может выполняться при выходе из строя других систем и оборудования, кроме указанных в перечне.
3. Следовательно, для каждого воздушного судна необходимо иметь утвержденный Агентством «Узавиация» минимальный перечень оборудования, составленный на основе основного минимального перечня оборудования, разработанного для типа воздушных судов организацией, ответственной за типовую конструкцию, совместно с государством проектировщика.
4. Агентство «Узавиация» должно требовать от эксплуатанта составления минимального перечня оборудования, позволяющего эксплуатировать воздушное судно при выходе из строя некоторых систем или оборудования при условии сохранения приемлемого уровня безопасности.
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 воздушного судна с неработающими системами или оборудованием в рамках контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования.
6. Эксплуатанты должны обеспечивать, чтобы ни один полет не начинался при выходе из строя многих указанных в минимальном перечне оборудования компонентов оборудования до тех пор, пока не будет установлено, что какая-либо взаимосвязь между неработающими системами или компонентами не приведет к снижению уровня безопасности до недопустимого предела и/или чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж.
7. При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности должна также учитываться вероятность дополнительных отказов при продолжении эксплуатации с неработающими системами или оборудованием. При составлении минимального перечня оборудования нельзя отступать от требований, предусмотренных в разделе летного руководства, касающемся ограничений, требований в отношении порядка действий в аварийной ситуации или других требований летной годности государства регистрации, а также Агентства «Узавиация» (в случае, когда Агентство «Узавиация» не является государством регистрации) если соответствующим полномочным органом по летной годности или летным руководством не предусматривается иное.
8. Системы или оборудование, признанные в качестве неработающих для данного полета, должны, при необходимости, снабжаться соответствующими пояснительными надписями, и все такие компоненты оборудования должны указываться в журнале технического состояния воздушного судна для

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Минимальный Перечень Оборудования (MEL)	Глава/Стр.	ДОП-В/2

информирования летного экипажа и персонала технического обслуживания о неработающей системе или оборудовании.

9. Для конкретной системы или компонента оборудования, принимаемых в качестве неработающих, может потребоваться установить порядок технического обслуживания до начала полета с целью отключения или изолирования данной системы или компонента оборудования. Может также потребоваться разработать соответствующий порядок действий летного экипажа.
10. Обязанности командира воздушного судна при приеме вертолета для производства полета с отклонениями, предусмотренными минимальным перечнем оборудования, указаны в п. 2.3.1 главы 2 раздела II.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОП-С/1
Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта			

ДОПОЛНЕНИЕ С. СЕРТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА

Дополнительный материал к п. 2.2.1 главы 2 раздела II

1. ЦЕЛЬ И РАМКИ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1. Введение

Настоящее дополнение содержит инструктивный материал, касающийся действий, предписанных Агентством «Узавиация» в связи с требованиями п. 2.2.1 главы 2 в отношении сертификации эксплуатантов, в частности, средств реализации и регистрации этих действий. Аналогичный инструктивный материал в отношении производства полетов авиации общего назначения содержится в дополнении 3 AR-OPS-002.

1.2. Необходимая предварительная сертификация

Согласно пункту 2.2.1.3 выдача сертификата эксплуатанта (СЭ) зависит от того, продемонстрировал ли эксплуатант Агентству «Узавиация» то, что его организационная структура, политика и программы подготовки, производство полетов, система наземного и технического обслуживания являются приемлемыми с учетом характера и объема подлежащих выполнению полетов. Процесс сертификации включает в себя проведение государственной оценки каждого эксплуатанта и определение способности этого эксплуатанта выполнять безопасные полеты до выдачи первоначального СЭ или внесения в СЭ любых последующих разрешений.

1.3. Стандартная практика сертификации

Пунктом 2.2.1.8 предусматривается создание Агентством «Узавиация» системы сертификации в целях обеспечения соответствия обязательным требованиям применительно к типу подлежащих выполнению полетов. В связи с расширением возможностей отрасли ряд государств разработал политику и процедуры, обеспечивающие соответствие этому сертификационному требованию. Несмотря на то, что эти государства разрабатывали свою практику сертификации без согласования друг с другом, их практика в значительной степени аналогична и соответствует этим требованиям. Эффективность их практики подтверждается на протяжении многих лет, а ее реализация обеспечивает повышение уровня безопасности полетов эксплуатантов во всем мире. В авиационные правила Республики Узбекистан включены ссылки на многие требования этой практики сертификации.


2. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ОЦЕНКИ БЕЗОПАСНОСТИ

2.1. Действия по специальному утверждению, утверждению и принятию

2.1.1. Сертификация и постоянный надзор за деятельностью эксплуатанта предусматривают предпринятие Агентством «Узавиация» действий по представленным на его рассмотрение материалам. Эти действия можно классифицировать как специальное утверждение, утверждение или принятие, в зависимости от характера предпринимаемых Агентством «Узавиация» действий в отношении представленного на его рассмотрение материала.


2.1.2. Специальное утверждение представляет собой документально подтвержденное в эксплуатационных спецификациях разрешение на выполнение коммерческих воздушных перевозок.

2.1.3. Утверждение представляет собой предпринятие Агентством «Узавиация» активных ответных действий в отношении представленного на его рассмотрение материала. Утверждение предусматривает подготовку заключения или определение соблюдения соответствующих требований. Утверждение будет подтверждаться подписью

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.	ДОП-С/2

утверждающего должностного лица, выдачей документа или сертификата, или каким-либо другим официальным действием, предпринимаемым Агентством «Узавиация».

- 2.1.4. Принятие не обязательно предусматривает предпринятие Агентством «Узавиация» активных ответных действий в отношении материала, представленного на его рассмотрение. Агентство «Узавиация» может выразить согласие с тем, что представленный ему на рассмотрение материал отвечает соответствующим требованиям, если Агентство «Узавиация» конкретно не отклонит весь или часть рассматриваемого материала, как правило, после какого-то определенного периода времени после представления.
- 2.1.5. Фраза "утверждено государством" или аналогичные фразы с использованием слова "утверждение" часто используются в разделе II. В разделе II еще более часто используют положения, касающиеся рассмотрения и последующего утверждения или, как минимум, "принятие" государством. Помимо этих конкретных фраз, в разделе II содержатся многочисленные ссылки на требования, которые, как минимум, будут обуславливать необходимость проведения государством по крайней мере технического обзора. Для упрощения использования Агентством «Узавиация» в настоящем дополнении эти конкретные требования сгруппированы и кратко изложены.
- 2.1.6. Агентству «Узавиация» следует провести или организовать проведение технической оценки безопасности до выдачи специального утверждения, утверждения или принятия. Оценка должна:
- проводиться лицом, обладающим для проведения такой технической оценки специальной квалификацией;
 - проводиться в соответствии с документально оформленной стандартизированной методикой;
 - в тех случаях, когда это необходимо для обеспечения безопасности, предусматривать практическую демонстрацию фактических возможностей эксплуатанта выполнять конкретные виды деятельности.
- 2.2. Демонстрация возможностей до выдачи некоторых специальных утверждений и утверждений
- 2.2.1. Согласно требованию пункта 2.2.1.3 до выдачи сертификата эксплуатанту Агентство «Узавиация» должно потребовать от эксплуатанта представить убедительные доказательства, позволяющие Агентству «Узавиация» оценить приемлемость организационной структуры эксплуатанта, методики управления и контроля за производством полетов, системы наземного и технического обслуживания. Эти доказательства должны представляться в дополнение к проведению анализа или проверкам руководств, документации, средств и оборудования. Некоторые специальные утверждения и утверждения, предусмотренные разделом II части III, такие как специальные утверждения на производство полетов в условиях низкой видимости, имеют значительные последствия для безопасности полетов и их следует подтверждать путем демонстрации до выдачи Агентством «Узавиация» разрешения на выполнение таких полетов.
- 2.2.2. Несмотря на то что конкретные методики и масштабы обязательных демонстраций и оценок в различных государствах отличаются, процессы сертификации государств, эксплуатанты которых имеют хорошие показатели безопасности полетов, в целом согласуются. В этих государствах инспектор, имеющий техническую квалификацию, проводит оценку репрезентативного примера фактической подготовки, технического обслуживания и видов деятельности до выдачи СЭ или внесения в СЭ дополнительных разрешений.
- 2.3. Регистрация действий по сертификации

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.	ДОП-С/3

2.3.1. Важно, чтобы действия Агентства «Узавиация» по сертификации, специальному утверждению, утверждению и принятию надлежащим образом документировались. Агентству «Узавиация» следует выдать документ в письменном виде, такой как письмо или другой официальный документ, служащий официальным подтверждением предприятия действий. Эти письменные документы должны храниться до тех пор, пока эксплуатант продолжает пользоваться полномочиями, в отношении которых были предприняты действия по специальному утверждению, утверждению или принятию. Эти документы являются однозначным свидетельством полномочий, предоставленных эксплуатанту, и служат доказательством в том случае, если Агентство «Узавиация» и эксплуатант расходятся во мнениях относительно видов деятельности, выполнять которые разрешено эксплуатанту.

2.3.2. Одни государства сводят отчеты о сертификации, такие как документы о проведении инспекции, демонстрации, специальном утверждении, утверждении и принятии, в один файл, который хранится до тех пор, пока эксплуатант осуществляет свою деятельность. Другие государства хранят такие отчеты в файлах, классифицируемых по действиям, предпринятым в связи с сертификацией, и анализируют каждый файл в случае возобновления документов о специальном утверждении, утверждении или принятии. Независимо от используемого метода эти отчеты о сертификации являются убедительным доказательством того, что государство выполняет взятые ими перед ИКАО обязательства в отношении сертификации эксплуатантов.


2.4. Координация оценок производства полетов и летной годности

Некоторые ссылки на специальное утверждение, утверждение или принятие в разделе II части III потребуют оценки производства полетов и оценки летной годности. Например, специальное утверждение для полетов в условиях низкой видимости 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 надежность воздушных судов и оборудования и процедуры технического обслуживания. Эти оценки могут выполняться отдельно, однако их следует координировать, для того чтобы до выдачи любого специального утверждения, утверждения или принятия были рассмотрены все аспекты, необходимые для обеспечения безопасности полетов.

2.5. Ответственность Агентства «Узавиация» и государства регистрации

2.5.1. Согласно разделу II данных правил ответственность за первоначальную сертификацию, выдачу СЭ и осуществление постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта возлагается на Агентство «Узавиация». Кроме того, согласно данным правилам необходимо, чтобы Агентство «Узавиация» рассматривало или предпринимало действия в соответствии с различными видами специальных утверждений, утверждений или принятий, сделанных государством регистрации. Согласно этим положениям Агентство «Узавиация» должно обеспечивать соответствие своих действий действиям по специальному утверждению, 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 использует воздушные суда, занесенные в реестр другого государства, в частности 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 за осуществление контроля от государства регистрации Агентству «Узавиация» в соответствии со статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, с тем чтобы исключить любое недопонимание в отношении того, какое государство несет ответственность за выполнение конкретных функций по осуществлению контроля.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.	ДОП-С/4

Примечание. Инструктивный материал, касающийся обязанностей Агентства «Узавиация» и государства регистрации в связи с арендой, фрахтованием воздушных судов и обмена ими, содержится в GM-GEN-038. Инструктивный материал, касающийся передачи ответственности государства регистрации Агентству «Узавиация» в соответствии со статьей 83 bis, содержится в GM-GEN-027.

3. РАЗРЕШЕНИЯ

Разрешение дает право эксплуатанту, владельцу или командиру воздушного судна выполнять разрешенные полеты. Разрешения могут выдаваться в виде специального утверждения, утверждения или принятия.

3.1. Действия по специальному утверждению

3.1.1. Термин "специальное утверждение" свидетельствует о принятии Агентством «Узавиация» официальных действий, в результате которых в эксплуатационную спецификацию вносится дополнительная информация.

3.1.2. Перечисленные ниже положения однозначно свидетельствуют о необходимости специального утверждения:

- a) расширенные эксплуатационные возможности для полетов воздушных судов с расширенными возможностями, используемые при производстве полетов в условиях низкой видимости [раздел II, п. 2.2.8.1.1];
- b) производство полетов в условиях низкой видимости [раздел II, пп. 2.2.8.4 и 2.2.8.5];
- c) электронные полетные планшеты [раздел II, п. 4.17.2];
- d) производство полетов PBN на основе санкционированных требуемых (AR) навигационных спецификаций [раздел II, п. 5.2.4].

3.1.3. В добавлении 3 приводится пример формата эксплуатационной спецификации.

3.2. Сертификат эксплуатанта (СЭ)


3.2.1. СЭ, предусмотренный в п. 2.2.1 главы 2 раздела II настоящих правил, является документом установленной формы. Информация, включаемая в СЭ, указана в п. 2.2.1.5 главы 2 раздела II.

3.2.2. В дополнение к элементам, указанным в п. 3 добавления 3, эксплуатационные спецификации могут включать другие специальные разрешения, такие как:

- a) взлетные и посадочные операции с периодом наибольшей уязвимости;
- 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, заход на посадку на основе RNP);
- c) полеты в приборных метеорологических условиях в соответствии с летно-техническими характеристиками класса III;
- d) полеты в районах применения специальных правил (например, полеты в районах, где используются различные единицы измерения высоты или правила установки высотомеров).

3.3. Действия по утверждению

3.3.1. Термин "утверждение" свидетельствует о принятии более официальных действий со стороны Агентством «Узавиация» в отношении сертификационной документации, чем термин "принятие". Одни государства требуют, чтобы директор ведомства гражданской авиации (ВГА) или назначенное должностное лицо более низкого уровня выдавали

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОП-С/5
Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта			

официальный письменный документ в отношении каждого предпринятого действия по "утверждению". Другие государства в качестве доказательства утверждения разрешают выдавать различные документы. Выданный документ об утверждении и рассматриваемый в рамках утверждения материал будут зависеть от полномочий, которыми наделено должностное лицо. В таких государствах полномочиями на подписание обычных утверждений, таких как минимальный перечень оборудования эксплуатанта в отношении конкретного воздушного судна, наделяются технические инспекторы. Более сложные или существенные утверждения, как правило, выдаются должностными лицами более высокого уровня.


3.3.2. Положения, требующие утверждения

Отдельные государства требуют или рекомендуют утверждать перечисленные ниже положения. Утверждение Агентства «Узавиация» требуется в отношении всех перечисленных ниже действий по сертификации, которым не предшествует одна или несколько звездочек. Действия по сертификации, перечисленные ниже, которым предшествует одна или несколько звездочек, должны утверждаться государством регистрации (одна звездочка или "*"*) или государством разработчика (двойная звездочка или "**"). Однако Агентство «Узавиация» предпринимает необходимые меры по обеспечению того, чтобы эксплуатанты, за которых оно несет ответственность, помимо собственных требований Агентства «Узавиация», соблюдали любые соответствующие утверждения, выданные государством регистрации и/или государством разработчика.

Примечание. Пункты, требующие специального утверждения, сюда не включены. Перечень этих положений приводится в п. 3.1.2.

К числу этих положений относятся:

- a) **перечень отклонений от конфигурации (CDL) (Определения);
- b) **типовой минимальный перечень оборудования (MMEL) (Определения);
- c) метод установления минимальных абсолютных высот полета (раздел II, п. 2.2.7.3);
- d) метод определения эксплуатационных минимумов вертодрома (раздел II, п. 2.2.8.1);
- e) контроль утомления (раздел II, п. 2.8);
- f) минимальный перечень оборудования конкретных вертолетов (MEL) (раздел II, п. 4.1.3);
- g) производство полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (раздел II, п. 5.2.2 b));
- h) *утвержденная организация по техническому обслуживанию (раздел II, п. 6.1.2);
- i) *программы технического обслуживания конкретных вертолетов (раздел II, п. 6.3.1);
- j) программы подготовки членов летного экипажа (раздел II, п. 7.3.1);
- k) обучение перевозке опасных грузов (раздел II, п. 7.3.1, примечание 5);
- l) использование тренажерных устройств имитации условий полета (раздел II, пп. 7.3.2 а), 7.4.1 и 7.4.3);
- m) метод контроля и надзора за производством полетов (раздел II, пп. 2.2.1.3 и 8.1);
- n) **обязательные работы по техническому обслуживанию и их периодичность (раздел II, п. 9.3.2);

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта	Глава/Стр.	ДОП-С/6

о) программы подготовки членов кабинного экипажа (раздел II, п. 10.3).

3.4. Положения, требующие проведения технической оценки


Другие положения раздела II требуют, чтобы Агентство «Узавиация» провело техническую оценку. Эти положения содержат такие фразы, как "приемлемый для государства", "достаточный для государства", "определенный государством", "рассматриваемый государством в качестве приемлемого" и "предписанный государством". Несмотря на то что эти положения не обязательно требуется утверждать Агентством «Узавиация», эти требования говорят, чтобы Агентство «Узавиация» по крайней мере обеспечило принятие рассматриваемого материала после проведения конкретного анализа или оценки. К числу этих положений относятся:

- a) подробная информация о контрольных картах для конкретных вертолетов (определения: руководство по летной эксплуатации и п. 4.1.4);
- b) подробная информация о системах конкретных вертолетов (определение: руководство по летной эксплуатации и п. 4.1.4);
- c) обязательный материал для руководства по производству полетов (п. 2.2.3.2 и добавление 8);
- d) *обязанности эксплуатанта, связанные с техническим обслуживанием конкретных воздушных судов (п. 6.1.1);
- e) *метод технического обслуживания и свидетельство о допуске к эксплуатации (п. 6.1.2);
- f) *руководство по регулированию технического обслуживания (п. 6.2.1);
- g) *обязательный материал для руководства по регулированию технического обслуживания (п. 6.2.4);
- h) *представление информации об опыте технического обслуживания (п. 6.5.1);
- i) *принятие необходимых корректирующих действий, связанных с техническим обслуживанием (п. 6.5.2);
- j) *требования к проведению модификации и ремонтов (п. 6.6);
- k) средства обучения (п. 7.3.1);
- l) квалификация инструкторов (п. 7.3.1);
- m) необходимость проведения повторной подготовки (п. 7.3.1);
- n) использование заочных курсов и письменных экзаменов (п. 7.3.1, примечание 4);
- o) использование тренажерных устройств имитации условий полета (п. 7.3.2);
- p) учет уровня квалификации членов летного экипажа (п. 7.4.2.4);
- q) назначенный представитель Агентства «Узавиация» (п. 7.4.3.1);
- r) *внесение изменений в летное руководство (п. 9.1);
- s) минимальное число членов обслуживающего персонала для каждого типа воздушного судна (п. 10.1).

3.5. Действия по принятию

3.5.1. Принятие

3.5.1.1. Фактический масштаб проводимой Агентством «Узавиация» технической оценки готовности эксплуатанта выполнять определенные виды полетов должен носить более широкий характер, чем деятельность, определяемая требованиями, предусматривающими или подразумевающими утверждение. В ходе сертификации Агентство «Узавиация» должно гарантировать, что эксплуатант будет обеспечивать соответствие всем требованиям раздела II части III до начала выполнения международных коммерческих перевозок.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОП-С/7
Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта			

3.5.1.2. Концепция "принятия" используется некоторыми государствами в качестве официального метода обеспечения гарантии в том, что все критические аспекты сертификации эксплуатанта рассмотрены Агентством «Узавиация» до официальной выдачи СЭ. Используя такую концепцию, Агентство «Узавиация» 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.

3.5.1.3. Документ о "принятии" выдается в дополнение к конкретному утверждению. Например, некоторые разделы руководства по производству полетов могут быть "приняты" официальным документом, в то время как другие разделы, такие как минимальный перечень оборудования конкретного воздушного судна, "утверждаются" отдельным официальным документом.

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 техническому обслуживанию) о том, каким образом он будет соблюдать все соответствующие правила Агентства «Узавиация». Ссылка на такой тип документа содержится в GM-GEN-038. Такой отчет об обеспечении соответствия должен активно использоваться в ходе процесса сертификации и при необходимости уточняться с целью отразить изменения, которые Агентство «Узавиация» требует внести в политику и процедуры эксплуатанта. Затем окончательный отчет об обеспечении соответствия включается в отчетную сертификационную документацию Агентства «Узавиация» наряду с другой сертификационной документацией. Использование отчета об обеспечении соответствия является превосходным методом демонстрации того, что эксплуатант надлежащим образом сертифицирован в части, касающейся всех соответствующих нормативных требований.

3.5.3. Руководства по производству полетов и техническому обслуживанию

3.5.3.1. Руководства по производству полетов и техническому обслуживанию и любые последующие поправки должны предоставляться Агентству «Узавиация» (пп. 2.2.3.2, 6.1.1, 6.2.4, 6.3.2). Агентство «Узавиация» также определяет минимальное содержание этих руководств (пп. 9.2, 9.3, 9.4 и добавление 8). Соответствующие разделы руководства эксплуатанта, подлежащие оценке, должны указываться в техническом инструктивном материале Агентства «Узавиация», например руководство по политике в области производства полетов, руководство по летной эксплуатации, руководство по членам кабинного экипажа, справочник по маршрутам и руководство по обучению. Некоторые государства выпускают официальный документ с информацией о принятии такого 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 (п. 2.1.15 добавления 8) должны предусматривать поэтапное выполнение указаний, необходимых для обеспечения соответствия требованиям п. 2.3, касающихся содержания и хранения этих планов.

7.2.1.1. В ходе сертификации назначенный инспектор Агентства «Узавиация» может также запросить представить доказательства использования зарекомендовавшей себя отраслевой практики, в частности образец фактического заполненного рабочего плана полета, используемого летным экипажем и диспетчерами в качестве справочного материала (хотя и

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОП-С/8
Сертификация И Проверка Деятельности Эксплуатанта			

не определяется установленными требованиями). Этот элемент технической оценки должен выполняться инспекторами, имеющими опыт в проведении сертификации эксплуатантов. Основное соображение в отношении оценки зарекомендовавшей себя отраслевой практики в части, касающейся конкретных воздушных судов, конкретного оборудования или ограниченных видов применения, заключается в привлечении к выполнению этой задачи оценщиков, имеющих соответствующую квалификацию в области практики, подлежащей оценке.

4. ДРУГИЕ СООБРАЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ УТВЕРЖДЕНИЯ ИЛИ ПРИНЯТИЯ

В некоторых государствах предусматривается утверждение или принятие определенных критических документов, отчетов или процедур, соответствующими требованиями настоящих правил, как и Стандартами Приложения 6 не требуется их утверждение или принятие Агентством «Узавиация». Ниже приводится ряд примеров:

- a) метод получения аэронавигационной информации (п. 2.1.1);
- b) приемлемость системы учета заправки топливом и маслом (п. 2.2.9);
- c) приемлемость системы учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха (пп. 2.8);
- d) приемлемость журнала регистрации технического обслуживания воздушного судна (пп. 2.3.1 a), b) и c));
- e) приемлемость загрузочной ведомости (пп. 2.3.1 d), e) и f));
- f) приемлемость рабочего плана полетов (п. 2.3.1 g));
- g) метод получения метеорологических данных (пп. 2.3.5.1 и 2.3.5.2);
- h) метод обеспечения соответствия требованиям к размещению ручного багажа (п. 2.7);
- i) эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик вертолета (п. 3.2.4);
- j) метод получения и применения данных о препятствиях в районе аэродрома (п. 3.3);
- k) приемлемость средств информирования пассажиров (п. 4.2.2 d));
- l) содержание боржурнала (п. 9.4);
- m) содержание программы подготовки в области авиационной безопасности (п. 11.2).

5. ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ

Согласно пункту 2.2.1.4 продление срока действия СЭ зависит от соблюдения эксплуатантом первоначальных сертификационных требований (п. 2.2.1.3) под надзором Агентства «Узавиация». Для осуществления такого надзора требуется создание системы постоянного надзора, гарантирующей выполнение обязательных требований производства полетов (п. 2.2.1.8). Приемлемой основой для разработки такой системы является введение требования о проведении ежегодных или полугодовых инспекций, обследований и проверок для оценки необходимых действий по утверждению или принятию в рамках сертификации.

6. ИЗМЕНЕНИЕ СЕРТИФИКАТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

Сертификация эксплуатанта является постоянным процессом. Со временем лишь немногих эксплуатантов будут удовлетворять первоначальные разрешения, предусмотренные выданными им СЭ. Расширяющиеся возможности рынка будут побуждать эксплуатанта менять модели воздушных судов и добиваться утверждения для работы на новых направлениях, требующих других дополнительных возможностей. Агентство «Узавиация» должно требовать проведения дополнительных технических оценок до выдачи официальных письменных документов, утверждающих внесение любых изменений в первоначальный СЭ, и других разрешений. По возможности для определения масштабов предстоящей государственной оценки до выдачи официального документа каждый запрос следует рассматривать на основе первоначально выданного разрешения

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Документация Безопасности Полетов	Глава/Стр.	ДОП-D/1

ДОПОЛНЕНИЕ D. СИСТЕМА ДОКУМЕНТАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Дополнительный материал к п. 1.3.5 главы 1 раздела II

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. Применительно к разработке эксплуатационной документации существуют разработанные правительственными и отраслевыми организациями инструктивные указания, которые могут использоваться эксплуатантами. Однако эксплуатантам, по-видимому, будет трудно воспользоваться всеми этими инструктивными указаниями, поскольку они разбросаны по ряду отчетов и публикаций.
- 1.2. Кроме того, инструктивные указания по разработке эксплуатационной документации имеют тенденцию затрагивать только один аспект составления документов, например определение формата и оформление документа. Инструктивные указания редко охватывают весь процесс разработки эксплуатационной документации. Важный аспект заключается в том, что эксплуатационные документы должны быть согласованы между собой и должны соответствовать нормативным положениям, требованиям изготовителей и принципам человеческого фактора. Необходимо также обеспечить согласованность всех разделов и последовательный характер их применения. Таким образом, делается акцент на комплексный подход, основанный на рассмотрении эксплуатационной документации как цельной системы.
- 1.3. Изложенные в настоящем дополнении инструктивные указания касаются основных аспектов процесса разработки системы документации эксплуатанта по безопасности полетов с соблюдением положений п. 1.3.5 главы 1 раздела II. Эти инструктивные указания основаны не только на теоретических исследованиях, но также на существующей передовой отраслевой практике с акцентом на важные аспекты эксплуатации.

2. СТРУКТУРА

- 2.1. Система документации по безопасности полетов должна быть построена согласно критериям, которые имеют важное значение для обеспечения простого доступа при выполнении полетных и наземных операций к необходимой информации, которая содержится в различных эксплуатационных документах, составляющих систему, а также для организации рассылки и изменения эксплуатационных документов.
- 2.2. Информация, содержащаяся в системе документации по безопасности полетов, должна быть сгруппирована с учетом ее важности и использования согласно следующему:
 - а) критическая по времени информация, например информация, которая может поставить под угрозу безопасность операции, если не будет немедленно представлена;
 - б) чувствительная ко времени информация, например информация, которая может неблагоприятно повлиять на уровень безопасности операции или задержать операцию, если не будет представлена через короткий период времени;
 - с) часто используемая информация;
 - д) справочная информация, например информация, которая требуется для выполнения операции, но не имеет отношения к подпункту б) или с) выше;

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
		Глава/Стр.	ДОП-D/2
Документация Безопасности Полетов			

е) 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 выделяться в системе документации по безопасности полетов.
- 2.4. Критическая по времени информация, чувствительная ко времени информация и часто используемая информация должна помещаться на карточках и в оперативных справочниках.

3. АПРОБАЦИЯ

Система документации по безопасности полетов должна перед введением апробироваться в реальных условиях. Апробация должна затрагивать критические аспекты использования информации, с тем чтобы проверить ее эффективность. В процессе апробации следует также оценить взаимодействие между всеми группами информации, которое может иметь место при выполнении операции.

4. СОСТАВЛЕНИЕ

- 4.1. Система документации по безопасности полетов должна предусматривать согласованное использование терминологии и стандартных терминов применительно к общим элементам и действиям.
- 4.2. Эксплуатационные документы должны включать перечень терминов, сокращений и их стандартных определений, обновляемый на регулярной основе для обеспечения доступа к самой последней терминологии. Все важные термины, сокращения и аббревиатуры, включенные в систему полетной документации, должны иметь определения.
- 4.3. Система документации по безопасности полетов должна обеспечивать стандартизацию всех типов документов, в том числе стиля изложения, терминологии, использования графиков и символов, а также форматов всех документов. Сюда также относится единообразное размещение конкретных видов информации, согласованное использование единиц измерения и кодов.
- 4.4. Система документации по безопасности полетов должна включать индексный указатель для быстрого нахождения информации, включенной в несколько эксплуатационных документов.

Примечание. Индексный указатель должен размещаться в начале каждого документа и включать не более чем три уровня индексации. Страницы, содержащие информацию, используемую в нештатных и аварийных ситуациях, должны быть снабжены закладками для прямого к ним доступа.


- 4.5. Система документации по безопасности полетов должна отвечать требованиям системы качества эксплуатанта, когда это применимо.

5. ВНЕДРЕНИЕ

Эксплуатанты должны контролировать внедрение системы документации по безопасности полетов с целью обеспечения надлежащего использования документов в реальных условиях эксплуатации таким образом, как это важно для эксплуатации и целесообразно для эксплуатационного персонала. Такой контроль должен предусматривать надлежащую систему обратной связи для получения предложений эксплуатационного персонала.

6. ИЗМЕНЕНИЕ

- 6.1. Эксплуатанты должны разработать систему сбора, рассмотрения, рассылки и контроля изменения информации с целью обработки информации и данных, получаемых из всех

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Документация Безопасности Полетов	Глава/Стр.	ДОП-D/3

источников, имеющих отношение к типу осуществляемых операций, включая, в числе прочих, Агентство «Узавиация», государство разработчика, государство регистрации, изготовителей и поставщиков оборудования.

Примечание. Изготовители представляют информацию по эксплуатации конкретных воздушных судов, которая непосредственно касается использования бортовых систем и процедур в условиях, которые могут не в полной мере отражать требования эксплуатантов. Эксплуатанты должны принять меры к тому, чтобы такая информация отвечала их конкретным потребностям и потребностям местных полномочных органов.

6.2. Эксплуатанты должны разработать систему сбора, рассмотрения и рассылки информации с целью обработки информации об изменениях, которые вводятся эксплуатантом, включая:

- a) 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.

Примечание. Эксплуатанты должны принять меры к тому, чтобы принципы, методы и процедуры координации действий членов экипажа были конкретно увязаны с их работой.

6.3. Система документации по безопасности полетов должна пересматриваться:


- a) 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.

6.4. Эксплуатанты должны разработать методы передачи новой информации. Такие конкретные методы должны учитывать степень срочности передачи.


Примечание. Поскольку частые изменения понижают важность новых или измененных процедур, желательно сводить к минимуму изменения системы документации по безопасности полетов.

6.5. Новая информация должна рассматриваться и апробироваться с учетом ее влияния на всю систему документации по безопасности полетов.

6.6. Метод передачи новой информации должен дополняться системой отслеживания последней информации эксплуатационным персоналом. Такая система отслеживания должна предусматривать процедуру проверки наличия у эксплуатационного персонала самых последних изменений.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Документация Безопасности Полетов	Глава/Стр.	ДОП-D/4

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Дополнительный Инструктивный Материал	Глава/Стр.	ДОП-Е/1


**ДОПОЛНЕНИЕ Е. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ В
ОТНОШЕНИИ ОПЕРАЦИЙ ВЕРТОЛЕТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ЛЕТНО-
ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 3 В ПРИБОРНЫХ
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ПМУ)**

Дополнительный материал к п. 3.4 главы 3 раздела II и добавлению 2

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Дополнительный Инструктивный Материал	Глава/Стр.	ДОП-Е/2

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Справочник По Действующим Положениям	Глава/Стр.	ДОП-F/1

ДОПОЛНЕНИЕ F. СПРАВОЧНИК ПО ДЕЙСТВУЮЩИМ ПОЛОЖЕНИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ

(В дополнение к п. 4.3 главы 4 раздела II и п. 4.7 главы 4 раздела III)

1. ВВЕДЕНИЕ

После 1973 года, когда в Приложение 6 были включены SARPS об установке бортовых самописцев, разработаны новые и пересмотрены существующие требования в отношении бортовых самописцев. Настоящие поправки включают обновленные положения, касающиеся бортовых самописцев, регистрации цифровой связи; требования в отношении FDR для новых воздушных судов; пересмотренный список параметров и положения о двухчасовой длительности записей CVR. В течение этого периода процесс установления даты начала применения и определения требований SARPS к установке бортовых самописцев был сложным.

Ниже помещены таблицы, в которых в сводном виде приводится информация о действующих требованиях к установке бортовых самописцев для вертолетов.

Таблица F-1. SARPS в разделе II, касающиеся регистрации параметров полета

Дата	Максимальная сертифицированная взлетная масса (МСТОМ)			
	С конфигурацией более 19 пассажирских кресел или более 7 000 кг	Более 3 175 кг	Более 2 250 кг до 3 175 кг	Менее чем 3 175 кг
	Все вертолеты с первым сертификатом летной годности	Все вертолеты с первым сертификатом летной годности	Все вертолеты с газотурбинными двигателями и новым сертификатом типа	Все вертолеты с первым сертификатом летной годности
1989 ⇒	4.3.1.1.2	4.3.1.1.3		
2016 ⇒	4.3.1.1.1			
2018 ⇒			4.3.1.1.4	4.3.1.1.5

Таблица F-2. SARPS в разделе III, касающиеся регистрации параметров полета

Дата	Максимальная сертифицированная взлетная масса (МСТОМ)	
	С конфигурацией более 19 пассажирских кресел или более 7 000 кг	Более 3 175 кг
	Все вертолеты с первым сертификатом летной годности	Все вертолеты с первым сертификатом летной годности
1989 ⇒	4.7.1.1.2	4.7.1.1.3
2016 ⇒	4.7.1.1.1	4.7.1.1.1

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Справочник По Действующим Положениям	Глава/Стр.	ДОП-F/2

Таблица F-3. SARPS в разделе II и разделе III, касающиеся установки CVR/CARS

Дата	Максимальная сертифицированная взлетная масса (МСТОМ)	
	Более 7 000 кг	Более 3 175 кг
	Все вертолеты	Все вертолеты с первым сертификатом летной годности
1987 ⇒	4.3.2.1.1 или 4.7.2.1.1	4.3.2.1.2 или 4.7.2.1.2


Таблица F-4. Пояснения по установке регистратора сообщений, передаваемых по линии передачи данных (DLC)

Номер строки	Дата выдачи первого индивидуального сертификата летной годности	Дата выдачи сертификата типа воздушного судна или первого утверждения модификации для установки оборудования DLC	Дата активации для использования оборудования DLC	Требуемый регистратор DLC	Ссылка на SARPS
1	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	Да	4.7.3.1.1
2	1 января 2016 года или после этой даты	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	Да	4.7.3.1.1
3	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	Да	4.7.3.1.2
4	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	Нет	4.7.3.1.2
5	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	Нет ¹	4.7.3.1.2 4.7.3.1.3

¹ Не требуется, но рекомендуется.

2. ЗАГОЛОВКИ ТАБЛИЦ

- 2.1. Дата выдачи первого индивидуального сертификата летной годности – не требует пояснений.
- 2.2. Дата выдачи сертификата типа воздушного судна или первого утверждения модификации для установки оборудования DLC означает дату, в которую разрешена установка оборудования DLC на воздушном судне и относится к утверждению летной годности устанавливаемых компонентов воздушного судна, таких как конструктивные элементы и проводка, которым должно соответствовать оборудование DLC. Эти утверждения летной годности, как правило, оформляются в виде сертификата типа, дополнения к сертификату типа или измененного сертификата типа.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Справочник По Действующим Положениям	Глава/Стр.	ДОП-F/3

- 2.2.1. Первоначальные эксплуатанты воздушных судов, имеющих утверждения летной годности применительно к возможности использования DLC, часто принимают решение не устанавливать оборудование DLC или не активировать его, даже если воздушное судно готово к использованию такого оборудования.
- 2.3. Дата активации для использования оборудования DLC означает дату, в которую функция DLC, упомянутая в п. 5.1.2 добавления 4, была впервые активирована для использования.
- 2.3.1. Термин "оборудование связи по линии передачи данных (DLC)", используемый в настоящих положениях, означает физический(ие) агрегат(ы) (например, блок(и)), который(ые) был(и) утвержден(ы) в соответствии с минимальными требованиями к рабочим характеристикам, установленными сертифицирующим полномочным органом (например, TSO или ETSO).
- 2.3.2. Активация функций DLC означает активацию функций DLC при помощи утвержденного программного обеспечения или утвержденное обновление программного обеспечения.
- 2.4. Требуемый регистратор DLC касается требования о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, в соответствии с положениями пп. 4.3.3.1.1, 4.3.3.1.2 и 4.3.3.1.3 раздела II, а также пп. 4.7.3.1.1, 4.7.3.1.2 и 4.7.3.1.3 раздела III.

3. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 3.1. Датой, определяющей требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, является дата, в которую была утверждена система CVR воздушного судна. Дата, в которую оборудование DLC было утверждено в соответствии с минимальными требованиями к рабочим характеристикам, не имеет значения для целей выполнения требования о регистрации данных CVR.
- 3.2. Для того чтобы оборудование DLC отвечало требованиям для утверждения летной годности, оно должно позволять без изменений использовать установленные компоненты воздушного судна, необходимые для обеспечения функции DLC, например:
- a) маршрутизатор линии передачи данных (например, установленный в блоке управления связью);
 - b) оборудование радиосвязи (например, УКВ, ВЧ-линия передачи данных, Satcom) и соответствующие антенны.
- 3.3. Утвержденное обновление программного обеспечения для установленного оборудования или активация функций при помощи программного обеспечения, как правило, не влияют на соответствие оборудования DLC остальным системам воздушного судна.

4. ПРИМЕРЫ


4.1. Относительно строк 1 и 2:

– Требование о регистрации сообщений определено пунктами 4.3.3.1.1 и 4.7.3.1.1, которые основаны на том, когда был впервые выдан индивидуальный сертификат летной годности. Любые последующие модификации летной годности, связанные с возможностью использования DLC, не освобождают вертолет от требования о регистрации сообщений, передаваемых по DLC.

4.2. Относительно строк 3–5. Общие положения:

– Требование о регистрации сообщений определено пунктами 4.3.3.1.2 и 4.7.3.1.2 и основано на том, был ли вертолет утвержден на соответствие нормам летной годности применительно к возможности использования DLC, а также определяется датой выдачи такого утверждения.

– Поскольку до 1 января 2016 года не было требования о регистрации сообщений, передаваемых при помощи DLC, утверждения летной годности, связанные с возможностью

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Справочник По Действующим Положениям	Глава/Стр.	ДОП-F/4

использования DLC, выданные до этой даты, необязательно включали эту функцию.

4.3. Относительно строки 3:

– Требование о регистрации сообщений применяется независимо от того, когда был выдан сертификат летной годности, поскольку утверждение летной годности, связанное с возможностью использования DLC, было выдано 1 января 2016 года или после этой даты. Дата установки оборудования обычно будет датой после утверждения летной годности.


4.4. Относительно строки 4:

– Требование о регистрации сообщений не применяется, поскольку сертификат летной годности и утверждение летной годности вертолета, относящиеся к возможности использования DLC, были выданы до 1 января 2016 года. Дата установки оборудования DLC не является фактором, определяющим требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, при условии, что это оборудование соответствует указанному утверждению летной годности.

4.5. Относительно строки 5:

– Требование о регистрации сообщений не применяется, поскольку сертификат летной годности и утверждение летной годности вертолета, относящиеся к возможности использования DLC, были выданы до 1 января 2016 года. Дата установки оборудования DLC не является фактором, определяющим требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, при условии, что это оборудование соответствует указанному утверждению летной годности.

– Несмотря на вышеизложенное, если активация для использования оборудования DLC была произведена 1 января 2016 года или после этой даты, сообщения, передаваемые по DLC, следует регистрировать в соответствии с требованиями пунктов 4.3.3.1.3 и 4.7.3.1.3.

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Опасные Грузы	Глава/Стр.	ДОП-G/1

ДОПОЛНЕНИЕ G. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ (Дополнительный материал к главе 12 раздела II)

1. ЦЕЛЬ И РАМКИ ПРИМЕНЕНИЯ

В настоящем дополнении содержится инструктивный материал, касающийся перевозки опасных грузов в качестве груза. В главу 12 раздела II включаются эксплуатационные требования к перевозке опасных грузов, применяющиеся ко всем эксплуатантам. Эксплуатантам, утвержденным для перевозки опасных грузов в качестве груза, необходимо выполнять дополнительные требования. Помимо эксплуатационных требований, приведенных в настоящих правилах, существуют другие требования в AR-GEN-002 и в Технических инструкциях, которые также необходимо соблюдать.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Там, где в настоящем дополнении используются нижеприведенные термины, они имеют следующее значение:

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

Примечание 1. Данное определение отличается от определения "груза", данного в Приложении 9 "Упрощение формальностей".


Примечание 2. СОМАТ, отвечающий критериям классификации опасного груза и перевозимый в соответствии с п. 2.2.2 части 1 или п. 2.2.3 части 1, или п. 2.2.4 части 1 Технических инструкций, рассматриваются как "груз" (например, запасные части для воздушных судов, такие как химические источники кислорода, командно-топливные агрегаты, огнетушители, масла, смазочные материалы, чистящие средства).

3. ГОСУДАРСТВА

- 3.1. Агентству «Узавиация» следует указывать в эксплуатационных спецификациях, выдано ли эксплуатанту специальное утверждение для перевозки опасных грузов в качестве груза. В спецификации следует включать 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 по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху содержит инструктивный материал, касающийся обязанностей государств по отношению к эксплуатантам. В него включена дополнительная информация к части 7 Технических инструкций относительно хранения и погрузки, предоставления информации, проверок, обеспечения соблюдения требований и информация из Части III Приложения 6. Данный инструктивный материал и указанная информация в отношении опасных грузов полностью применяется Агентством «Узавиация».
- 3.4. Перевозка опасных грузов не в качестве груза (например, медицинские рейсы, поисково-спасательные операции) рассматривается в главе 1 части 1 Технических инструкций. Исключения, касающиеся перевозки опасных грузов, представляющих собой оборудование или предназначенных для использования на борту воздушного судна в ходе полета, указаны в п. 2.2.1 главы 2 части 1 Технических инструкций.

4. ЭКСПЛУАТАНТ

- 4.1. Учебная программа эксплуатанта должна охватывать, как минимум, аспекты перевозки опасных грузов, перечисленные в Технических инструкциях – в главе 4 части I

	ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ – ВЕРТОЛЕТЫ	Код №	AR-OPS-003
	Опасные Грузы	Глава/Стр.	ДОП-G/2

Инструкций по опасным грузам. Переподготовка должна проводиться в пределах 24 месяцев после предшествующей подготовки, за исключением случаев, когда Техническими инструкциями предусмотрено иное.

- 4.2. Подробное описание программы подготовки в области перевозки опасных грузов, включая политику и процедуры в отношении персонала третьих сторон, принимающего участие в процессе приемки, обработки, погрузки и разгрузки опасных грузов, следует включить в руководство по производству полетов.
- 4.3. Технические инструкции требуют, чтобы эксплуатанты вносили информацию в руководства по производству полетов и/или другие соответствующие руководства, позволяющую летным экипажам, другим сотрудникам и агентам по наземному обслуживанию выполнять свои обязанности в отношении перевозки опасных грузов и проходить первоначальную подготовку до выполнения должностных обязанностей, связанных с опасными грузами.
- 4.4. Эксплуатантам надлежит выполнять и обеспечивать выполнение требований, установленных Агентством «Узавиация», в которых производство полетов осуществляется в соответствии с положениями п. 2.2.2.3 главы 2 раздела III настоящих правил.
- 4.5. Эксплуатанты могут обращаться за получением специального утверждения для перевозки 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 I к главе 8 части S-7 Дополнения к Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху содержит дополнительный инструктивный материал и информацию о требованиях, касающихся эксплуатантов, не утвержденных для перевозки опасных грузов в качестве груза, и для эксплуатантов, утвержденных для перевозки опасных грузов в качестве груза.
- 4.7. Всем эксплуатантам следует разработать и внедрить систему, обеспечивающую актуальное информирование их о нормативных изменениях и обновлениях. Технические инструкции содержат детальные указания, необходимые для безопасной перевозки опасных грузов по воздуху. Эти Инструкции выпускаются раз в два года со вступлением в силу 1 января нечетного года.