

Оглавление

(приведено для удобства рассмотрения, в нормативном правовом акте будет удалено)

ж) главу V дополнить следующим текстом:	6
"Поддержание летной годности	6
Организация наземного обслуживания.....	7
Требования к Руководству по наземному обслуживанию.....	7
Предоставление наземного обслуживания по договору	9
«Глава IX. Порядок допуска к полету гражданского воздушного судна	10
Общие требования.....	10
Программа технического обслуживания	11
Директивы летной годности	13
Документация на модификации и ремонты	13
Система учета данных о поддержании летной годности ВС	13
ДОКУМЕНТАЦИЯ	14
свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна	14
Талон годности компонента.....	15
Документ о существенном ремонте	16
Записи о ТО: фальсификация, воспроизведение и изменение.	17
Техническое обслуживание и ПО.....	17
Компоненты воздушного судна.....	19
Допуск ВС к полетам после изменения конструкции.	20
«X. Наземное обслуживание.....	21
3. Оператор наземного обслуживания устанавливает и поддерживает функционирование системы качества.....	22
Обслуживание пассажиров и обработка багажа	22
Работы на перроне.....	23
Контроль загрузки.....	23
Оборудование для наземного обслуживания	24
Хранение, заправка и слив топлива.....	24
Противообледенительная защита воздушных судов ВС.....	30
Подготовка персонала.....	31
к) в Приложении к Федеральным авиационным правилам:	32
«Существенные изменения конструкции и существенный ремонт.....	34
Существенный ремонт	36
«Предполетное обслуживание (ПО).....	37

Министерство транспорта Российской Федерации
(МИНТРАНС РОССИИ)

ПРИКАЗ

О внесении изменений в приказ Министерства транспорта
Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128
«Об утверждении Федеральных авиационных правил
«Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской
Федерации»

В соответствии со статьями 66 и 37.1 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607, № 45, ст. 4377; 2005, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290, 3291; 2007, № 1 (ч.1), ст. 29, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, № 49, ст. 6075, № 50, ст.6239, 6244, 6245; 2008, № 29 (ч.1), ст. 3418, № 30 (ч.2), ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17, № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901, № 15, ст. 2019, 2023, 2024, № 30 (ч. 1), ст. 4590, № 48, ст. 6733, № 50, ст. 7351) п р и к а з ы в а ю:

Утвердить прилагаемые изменения в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723).

Министр

М.Ю. Соколов

ПРИЛОЖЕНИЕ
к приказу Минтранса России
от _____ № _____

ИЗМЕНЕНИЯ

в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723)

1. Абзац первый приказа после слов «со статьями» дополнить числами «37.1» и «66».

2. В Федеральных авиационных правилах:

а) пункты 2.25 - 2.32 исключить;

б) абзац четвертый пункта 2.8 изложить в следующей редакции:

«воздушное судно допущено к полету в соответствии с требованиями главы IX настоящих Правил»;

в) абзац пятый подпункта «а» пункта 5.12 изложить в следующей редакции:

«для полетов EDTO - подлежащие использованию правила, процедуры при отказе двигателя или критически важной системы при выполнении полетов EDTO, а также назначение и использование запасных аэродромов;»

г) пункт 5.24 изложить в следующей редакции:

«Эксплуатант обеспечивает подготовку экипажа воздушного судна к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов не позднее дня накануне вылета.

Допускается проведение подготовки непосредственно перед вылетом, с учетом требуемого объема подготовки и установленного режима труда и отдыха.

Порядок проведения подготовки устанавливается в РПП с соблюдением требований настоящих Правил.

Подготовка проводится в полном составе назначенного на полет летного экипажа в следующих случаях:

перед первым полетом в качестве КВС на данном типе ВС;

перед полетом в целях проверки воздушного судна после выполнения

технического обслуживания.»;

д) в пункте 5.25:

в подпункте «а» слово «годно» заменить словом «допущено»;

в подпункте «в» после слов «обслуживание» дополнить словами «, а также наземное обслуживание»;

е) пункты 5.27, 5.28 и 5.29 изложить в следующей редакции:

«5.27. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, если метеорологические условия на аэродроме вылета ниже эксплуатационного минимума для посадки или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

5.28. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета:

а) для самолетов с двумя силовыми установками: не дальше расстояния, эквивалентного одному часу времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем, определенном в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна для стандартных атмосферных условий в штиль с использованием фактической взлетной массы или пороговому времени, установленному в спецификации сертификата эксплуатанта;

б) для самолетов с тремя или более силовыми установками: не дальше расстояния, эквивалентного двум часам времени полета на крейсерской скорости при всех работающих двигателях, определенном в соответствии с руководством по летной эксплуатации для стандартных атмосферных условий в штиль с использованием фактической взлетной массы; или

в) для самолетов, выполняющих полеты EDTO, в тех случаях, когда отсутствует аэродром, отвечающий критериям по расстояниям, указанным в подпунктах «а» и «б» настоящего пункта, ближайший запасной аэродром, расположенный не дальше расстояния, соответствующего установленному в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта максимальному времени полета до запасного аэродрома или установленному в них соответствующего расстояния с учетом фактической взлетной массы.

Запасной аэродром для взлета выбирается при соответствии фактической погоды или прогноза погоды на нем эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки в течение расчетного времени его использования с учетом ограничений в случае отказа одного двигателя.»

5.29. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями, за исключением случаев, указанных в пунктах 5.29.1 и 5.47 настоящих Правил, выполняются по маршруту, любая точка которого располагается от пригодного для посадки аэродрома не далее расстояния, соответствующего времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль 60 минут для воздушного судна с двумя двигателями или 180 минут с тремя и более двигателями.

В качестве пригодного для посадки может использоваться аэродром, на

котором посадочные характеристики воздушного судна позволяют выполнить безопасную посадку и на котором имеются светотехническое оборудование, средства связи, метеорологическое и аварийно-спасательное обеспечение, навигационные средства, а также хотя бы одна схема захода на посадку по приборам»;

ж) дополнить пунктами 5.29.1 – 5.29.4 следующего содержания:

«5.29.1 Полеты самолетов с двумя газотурбинными двигателями по маршрутам, включающим в себя участки, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее пороговому времени и определенное в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих правил, выполняются при соблюдении следующих условий:

а) определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, для которых имеется информация об эксплуатационных и метеорологических условиях, статусе производства полетов;

б) при подготовке к полету на требуемых запасных аэродромах на маршруте по последней имеющейся информации в ожидаемое время его использования учитываются:

направление и скорость ветра, без учета порывов, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения;

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость, соответствующим эксплуатационным минимумам.

5.29.2 Полеты самолетов не выполняются по маршрутам, имеющим участки полета, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее установленному в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта максимальному времени ухода на запасной аэродром или установленное в них расстояние, определенное в порядке, установленном в пункте 5.29.3 настоящих правил.

5.29.3 Расстояния, соответствующие 60 минутам полета, пороговому времени или максимальному времени ухода на запасной аэродром, рассчитываются для штилевых условий и условий МСА при утвержденной крейсерской скорости в сертифицированном диапазоне режимов полета при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей и при одном неработающем двигателе для самолетов с двумя газотурбинными двигателями с учетом влияния постепенного снижения после отказа двигателя.

5.29.4 Положения пунктов 5.29, 5.29.1, 5.29.2, 5.29.3 не применяются к выполнению полетов самолетов с двумя газотурбинными двигателями по маршрутам, которые выполнялись до 25 марта 1986 года.»

з) пункт 5.47 изложить в следующей редакции:

«5.47 Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями по маршрутам, включающим в себя участки, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние,

соответствующее установленному пороговому времени или расстоянию, определенному в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих правил, выполняются при соблюдении следующих правил:

а) полеты выполняются экипажами воздушных судов, члены которого имеют подготовку для выполнения полетов ETDO;

б) эксплуатант разрабатывает и включает в программы подготовки членов летных экипажей воздушных судов, которые включают:

правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте;

применение перечня минимального оборудования при выполнении полетов по маршрутам, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее установленному пороговому времени или расстоянию определенному в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих правил;

требования к запасу топлива перед полетом и в полете;

порядок действий при ухудшении метеоусловий на запасных аэродромах на маршруте;

тренировку по действиям при полной потере тяги одним из двигателей в крейсерском полете;

тренировку по действиям при полной потере электропитания от генераторов двигателей;

в) полет EDTO не начинается до тех пор, пока для участков маршрута, любая точка которых располагается далее расстояния, соответствующего установленному пороговому времени или расстоянию, определенному в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих правил, не будут определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, на которых в расчётное время использования аэродрома по последней имеющейся информации прогнозируются:

1) направление и скорость ветра, включая порывы, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения;

2) нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость, соответствующие требованиям в зависимости от возможного использования навигационных средств захода на посадку:

хотя бы одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории III:

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 60 м и видимость не менее 800 м (временные изменения не ниже минимума по категории III);

3) хотя бы одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории II:

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 90 м и видимость не менее 1100 м (временные изменения не ниже минимума по категории II);

4) не менее двух независимых навигационных средств, обеспечивающих заход на посадку на непересекающиеся пригодные для посадки ВПП, ни одно из

которых не обеспечивает заход на посадку по категории II, III:

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость превышают наименьший эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 60 м и не менее чем на 800 м соответственно (временные изменения не ниже применяемого минимума);

5) одно навигационное средство захода на посадку, которое не обеспечивает заход на посадку по категории II, III:

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) превышает эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 120 м (временные изменения не ниже применяемого минимума);

видимость превышает эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 1600 м соответственно (временные изменения не ниже применяемого минимума);

г) в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта имеется разрешение на выполнение полетов EDTO.»;

и) пункт 5.68 изложить в редакции: «На воздушном судне должны находиться на бумажных носителях документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

свидетельство о государственной регистрации воздушного судна;

сертификат летной годности;

документ, удостоверяющий сертификацию самолета по шуму;

бортовой и санитарный журналы;

разрешение на бортовую радиостанцию;

копия свидетельства о техническом обслуживании;

сертификат эксплуатанта и эксплуатационные спецификации (копии);

сертификат о дезинсектизации (дезинсекции) при международных полетах;

генеральная декларация (при международных полетах), пассажирская ведомость (манифест), грузовая ведомость (манифест), а также документ, содержащий информацию об опасном грузе, предусмотренную в пункте 49 Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2008 г. № 141;

в случае, если воздушное судно зарегистрировано в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства (при условии заключения соглашения, предусмотренного статьей 83 бис Конвенции о международной гражданской авиации Российской Федерацией и государством регистрации) - копия указанного соглашения с копией листа Дополнения 1 к указанному соглашению, содержащего информацию о данном воздушном судне».

На воздушном судне должны находиться в бумажном или в электронном виде документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

РЛЭ (руководство по летной эксплуатации);

РПП (части РПП, относящиеся к порядку подготовки и выполнения полета) эксплуатанта;

копии лицензий эксплуатанта на воздушные перевозки пассажиров;

задание на полет;

рабочий план полета;

инструкция по действиям в особых случаях полета разработанная эксплуатантом;

актуализированная аэронавигационная информация, касающаяся запланированного полета;

аэронавигационные (полетные) карты;

форма донесения об авиационном происшествии, инциденте, опасном сближении;

страховые полисы (их копии, заверенные эксплуатантом) членов экипажа воздушного судна и ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна. Допускается оформление страхования членов экипажа воздушного судна единым страховым полисом, предусматривающим страхование всех членов экипажей воздушных судов эксплуатанта, без указания списка застрахованных лиц, а также оформление страхования ответственности владельца воздушного судна единым страховым полисом, предусматривающим страхование всех воздушных судов эксплуатанта, без указания списка воздушных судов;

метеорологическая документация, предусмотренная РПП;

сводная загрузочная ведомость для воздушных судов, доставленная экипажу воздушного судна на бумажном носителе, или полученную с использованием электронных систем связи непосредственно на борту воздушного судна;

MEL;

перечень отклонений от конфигурации воздушного судна, если он предусмотрен производителем воздушного судна;

е) в пункте 5.94 слова «, с инспектирующим пилотом или наблюдателем» заменить словами «инспектирующего пилота, или наблюдателя»

к) главу V дополнить следующим текстом:

"Поддержание летной годности"

5.106. В дополнение к требованиям, изложенным в Главе IX настоящих Правил, эксплуатант, осуществляющий коммерческие воздушные перевозки на воздушных судах, имеющих более 19 пассажирских мест или максимальный взлетный вес более 5700 кг, выполняет требования, установленные в пунктах 5.107 - 5.123 настоящих Правил.

5.107. Эксплуатант обеспечивает поддержание летной годности эксплуатируемого воздушного судна в соответствии с требованиями эксплуатационной документации и правил государства регистрации, за

исключением случаев, когда государство регистрации передало функции по контролю за поддержанием летной годности Российской Федерации.

5.108. Эксплуатант производит техническое обслуживание воздушного судна и его компонентов при наличии у него сертификата организации по техническому обслуживанию или привлекает другую организацию, имеющую сертификат организации по техническому обслуживанию.

Эксплуатант обеспечивает организацию работ по техническому обслуживанию и ПО в соответствии с Руководством по организации технического обслуживания и настоящими Правилами не зависимо от того, выполняет указанные работы своими силами или с привлечением других организаций.

5.109. Для однодвигательного воздушного судна, используемого для полётов по ППП, эксплуатант:

включает в программу технического обслуживания программу мониторинга тенденций работы двигателя, рекомендованную производителем воздушного судна или разработанную эксплуатантом, которая включает проведение анализа моторного масла через каждые 100 часов наработки или меньший временной промежуток, если это установлено производителем;

обеспечивает внесение записей в документацию авиационного двигателя результатов каждого анализа, предусмотренного в программе мониторинга тенденций работы двигателя.

5.110. В случае, если разработчиком воздушного судна утвержден регламент технического обслуживания воздушного судна, технического обслуживания производится в соответствии с указанным регламентом или, по решению владельца ВС, по утвержденной программе технического обслуживания.

5.111. В случае, если эксплуатант является держателем сертификата организации по ТО, то допускается объединять Руководство по организации технического обслуживания и Руководство по деятельности организации по ТО.

5.112. Эксплуатант включает в Руководство по организации технического обслуживания процедуру оценки и контроля организаций технического обслуживания и перечень организаций, с которыми он заключил договор о проведении технического обслуживания. Перечень организаций может выпускаться отдельным документом и предоставляется в уполномоченный орган по его требованию.

Организация наземного обслуживания

5.113. Эксплуатант назначает должностное лицо, на которое возложена организация наземного обслуживания.

Требования к Руководству по наземному обслуживанию

5.114. Эксплуатант, осуществляющий коммерческие воздушные перевозки, разрабатывает Руководство по организации наземного обслуживания (РОНО) в соответствии с требованиями настоящих Правил и обеспечивает его применение персоналом эксплуатанта, осуществляющим и контролирующим наземное

обслуживание.

5.115. Запрещено включать в РОНО положения, налагающие не предусмотренные воздушным законодательством обязанности на лиц, не являющимися работниками эксплуатанта или работниками организации, с которой заключен договор на проведение наземного обслуживания.

5.116. РОНО по решению эксплуатанта издается в виде отдельного документа, комплекта документов или части РПП.

5.117. Эксплуатант в РОНО определяет процедуры наземного обслуживания.

5.118. В РОНО вносятся изменения для обеспечения соответствия требованиям федеральных авиационных правил, при освоении эксплуатации новых типов воздушных судов или в целях совершенствования процедур наземного обслуживания.

5.119. При внесении изменений в РОНО о них сообщается всему персоналу, которому надлежит пользоваться РОНО.

5.120. РОНО содержит:

а) в случае, если эксплуатант осуществляет коммерческие воздушные перевозки пассажиров:

порядок обслуживания пассажиров, включая процедуры по обслуживанию убывающих пассажиров, обслуживанию прибывающих, трансферных и транзитных пассажиров, обслуживанию отдельных категорий пассажиров, обслуживанию пассажиров при задержке и отмене рейсов;

порядок обработки багажа, включая работы по обработке ручной клади.

б) в случае, если эксплуатант осуществляет коммерческие воздушные перевозки грузов и почты - порядок обработки грузов и почты, включая работы по приемке груза и почты, передаче данных для расчета центровки и планирования загрузки, обработке поврежденного груза или почты, калибровке весов, хранению груза на складе и подготовке к рейсу, перевозке груза на земле, обработке трансфертного груза или почты;

в) в случае, если эксплуатант осуществляет перевозку опасных грузов:

требования по наличию действующей редакции Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 AN/905 ИКАО (далее - ТИБПОГ) в каждом месте, где ведётся деятельность по наземному обслуживанию, включая приемку или загрузку опасных материалов в качестве груза;

при осуществлении перевозки опасных материалов в качестве груза - информацию, которая позволит персоналу, выполняющему наземное обслуживание, выполнять свои обязанности в отношении опасных грузов, которая включает, как минимум, следующее:

действия, предпринимаемые в экстренных ситуациях, связанных с опасными грузами;

сведения о местонахождении и обозначении грузовых отсеков ВС;

максимальное количество сухого льда, которое разрешено перевозить в каждом отсеке;

в случае перевозки радиоактивных материалов - инструкции по погрузке

таких материалов;

г) в случае, если эксплуатант не осуществляет перевозку опасных грузов: методы и соответствующие пояснения, необходимые для предотвращения исключения погрузки или перевозки на борту ВС опасных грузов;

действия, предпринимаемые в экстренных ситуациях, связанных с опасными грузами;

д) порядок обслуживания ВС на перроне, включая работы по встрече ВС, обеспечению его стоянки и вылета, указанные в эксплуатационной документации ВС, по открытию/закрытию дверей воздушных судов, а также буксировке воздушных судов;

е) процедуры расчета центровки и контроля загрузки, включая процедуры обмена данными, расчета загрузки и центровки, планирования и контроля загрузки, доклада КВС о фактической загрузке и центровке, включая его уведомление об опасных грузах на борту, фиксации весовых данных, включая процедуры подготовки грузовых ведомостей, рассадки пассажиров и распределения груза, определение массы пассажиров, багажа и груза, а также порядок внесения изменений загрузки и центровки непосредственно перед началом полета;

ж) вопросы контроля работ по наземному обслуживанию;

з) процедуры контроля качества ГСМ, заправляемых в ВС эксплуатанта, или процедуры проведения аудита организаций, которые обеспечивают заправку ГСМ по договору в соответствии с требованиями главы X настоящих Правил;

и) требования к чистоте критических поверхностей, а также допустимые к применению жидкости и технологии защиты ВС от наземного обледенения, особенности их проведения на эксплуатируемых ВС, требования к подготовке участвующего в работах персонала.

Требования подпунктов "а" - "и" настоящего пункта могут реализовываться либо в отдельных частях в составе единого документа (в РОНО, РПП), либо в отдельных документах.

5.121. РОНО (его части) предоставляется персоналу эксплуатанта, осуществляющему деятельность по организации и контролю за наземным обслуживанием, а также организациям, осуществляющим наземное обслуживание по договору.

Предоставление наземного обслуживания по договору

5.122. Если выполнение работ по наземному обслуживанию передается эксплуатантом организации, не входящей в структуру эксплуатанта, то эксплуатант: обеспечивает контроль указанной организации, в части соблюдения РОНО эксплуатанта не реже, чем один раз в 720 последовательных календарных дней с фиксацией результатов контроля или использует результаты проверок, проводимых объединениями эксплуатантов;

в РОНО определяет процедуры указанного контроля.

5.123. Эксплуатант утверждает и при возникновении чрезвычайной ситуации, выполняет план действий в случае чрезвычайной ситуации, которая

может иметь место при выполнении наземного обслуживания ВС, который предусматривает:

порядок действий при эвакуации поврежденного ВС с ВПП;

порядок действий при возникновении инцидентов во время наземного обслуживания;

обязательное предоставление в уполномоченный орган в области гражданской авиации государства эксплуатанта, а также государства, на территории которого имело место авиационное происшествие или инцидент, информации о происшествиях и инцидентах с опасными грузами.

л) дополнить Главой IX следующего содержания:

«Глава IX. Порядок допуска к полету гражданского воздушного судна

Общие требования

9.1. В настоящей главе устанавливается порядок допуска к полету гражданского воздушного судна.

9.2. Требования настоящей главы применяются к допуску к полетам гражданских воздушных судов, имеющих сертификат летной годности, выданный уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации.

9.3. Требования настоящей главы, за исключением пунктов 9.4, 9.6, 9.24 и 9.32 не применяются к допуску к полету воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданное на основании акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям.

9.4. Соблюдение требований настоящей главы обеспечивает владелец легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения, имеющий свидетельство о государственной регистрации воздушного судна или эксплуатант (далее - владелец воздушного судна).

9.5. Дополнительные требования к организации и выполнению технического обслуживания и ПО при осуществлении коммерческих воздушных перевозок установлены в Главе V настоящих Правил.

9.6. Воздушное судно допускается к полету, если:

на воздушное судно нанесены государственный и регистрационный опознавательные знаки;

на борту воздушного судна имеется документация, перечни которой установлены в настоящих Правилах;

все бортовое и аварийно-спасательное оборудование ВС установлено в соответствии с требованиями эксплуатационной документации и находится в исправном состоянии, либо четко помечено как неисправное;

воздушное судно прошло подготовку, включающую комплекс мер по поддержанию летной годности, в том числе: техническое обслуживание, ПО и наземное обслуживание, предусмотренные эксплуатационной документацией

воздушного судна.

9.7. Владелец воздушного судна обеспечивает:

устранение неисправностей воздушного судна, с которыми в эксплуатационной документации запрещено выполнение полетов;

проведение технического обслуживания, ПО, предусмотренных эксплуатационной документацией воздушного судна, включая, в том числе, выполнение модификаций ВС;

оформление свидетельства о техническом обслуживании в соответствии с требованиями настоящих Правил, лицами, имеющими соответствующие полномочия;

ремонт, замену, снятие или технические обслуживание приборов или оборудования, нерабочее состояние которых допускается пунктами 2.19 и 5.71 настоящих Правил в установленные в MEL сроки;

до устранения неисправностей сохранение надписей о неисправности оборудования.

Программа технического обслуживания

9.8. Техническое обслуживание каждого ВС, используемого для коммерческих воздушных перевозок, должно выполняться в соответствии с Программой ТО или, в случаях, предусмотренных в пункте 5.110 настоящих Правил, в соответствии с регламентом технического обслуживания воздушного судна.

По решению владельца воздушного судна, не используемого для коммерческих воздушных перевозок, техническое обслуживание может осуществляться в соответствии с утвержденной производителем программой ТО или эквивалентным документом, устанавливающим сроки и объем ТО, или с программой ТО, утвержденной уполномоченным органом государства регистрации ВС.

9.9. Программа ТО и все ее последующие изменения подлежат утверждению уполномоченным органом государства регистрации или государства эксплуатанта, в случае, если ему государством регистрации переданы функции по утверждению программ ТО.

9.10. Программа технического обслуживания должна основываться на требованиях к программе технического обслуживания, предоставляемой государством разработчика или организацией, ответственной за типовую конструкцию, а также на применимом опыте эксплуатации.

9.11. Программа ТО должна содержать следующее:

а) содержание работ по ТО и их периодичность с учетом ожидаемых условий эксплуатации ВС:

обязательных работ по ТО и их периодичность, указанные при одобрении типовой конструкции;

порядок устранения неисправностей:

порядок осуществления ремонтов повреждений конструкции ВС;

осмотр конструкции;

иную информацию, включаемую по решению владельца ВС;

б) для воздушных судов, с максимальной взлетной массой более 5700 кг. - программу сохранения целостности конструкции, включающей:

дополнительные осмотры силовых элементов конструкции;

меры по предупреждению и выявлению коррозии;

внесение изменений в конструкцию планера ВС и связанные с ними осмотры;

методика оценки ремонтов;

учет усталостных повреждений конструкции ВС.

в) процедуры изменения или отклонения от п. а) и б), указанных выше, в пользу необязательных указаний государства разработчика;

г) **когда это применимо**, контроль состояния и программа надежности авиационных систем, агрегатов и двигателей;

9.12. При разработке программы ТО и ее одобрении должно выполняться следующие требования:

а) требования, установленные в документации, утвержденной разработчиком или держателем сертификата типа ВС, двигателя, воздушного винта ;

б) ограничения летной годности, содержащиеся в приложении к сертификату типа и иной документации утверждаемой в ходе сертификации (одобрения) типовой конструкции воздушного судна и его компонентов;

в) установленные в нормативных правовых актах государства регистрации и государства эксплуатанта требования к ТО, в зависимости от конфигурации оборудования, необходимого для заявленных условий эксплуатации:

над водной поверхностью;

производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром; сокращенному минимуму вертикального эшелонирования (RVSM);

всепогодных полетов (КАТ I, КАТ II, КАТ III);

полетов по кросс-полярным маршрутам;

требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS).

г) сроки службы, ресурсы компонентов с ограниченным сроком службы, ресурсом, указанные разработчиком компонента;

д) инструкции по ТО в соответствии с установленным оборудованием или изменениями, указанными в дополнительном сертификате типа (STC), включая аварийно-спасательное оборудование.

В программе ТО указываются ссылки на источник указанных требований, а требования, подлежащие обязательному исполнению, должны четко отличаться от положений, изменение которых допустимо при эксплуатации или рекомендаций, основанных на эксплуатационном опыте.

9.13. В программе ТО указывается периодичность ТО разных видов ВС, в виде циклов, летных часов или календарного времени эксплуатации.

По решению владельца виды работ могут группироваться в пакеты или плановые формы ТО (например, А-check или 150-часовое ТО). Плановые формы ТО могут выполняться по отдельным фазам, составным частям одной формы ТО.

Независимо от выбранного графика работ, все работы должны выполняться в сроки, обеспечивающие выполнение требований разработчика (держателя сертификата типа) воздушного судна и его компонентов.

9.14. Разрешается использовать ранее одобренную программу ТО для другого ВС и другого владельца ВС после повторного утверждения программы по ТО с учетом возможностей владельца и условий эксплуатации ВС.

9.15. Владелец обеспечивает своевременное внесение изменений в программу ТО с целью приведения ее в соответствие с изменениями требований держателя сертификата типа, в связи с внесением поправок, эксплуатационным опытом, либо по требованию авиационных властей государства, утвердившего программу по ТО.

9.16. Программа ТО подлежит ежегодной оценке владельцем ВС на предмет ее соответствия эксплуатационному опыту, а также новым требованиям разработчика ВС, его компонентов, а также настоящих правил. Изменения в программе ТО должны быть до начала их вступления в силу предоставлены всем лицам, в которые участвуют в реализации программы ТО.

Директивы летной годности

9.17. Любая обязательная к исполнению директива летной годности подлежит реализации в установленные в ней сроки.

Документация на модификации и ремонты

9.18. Устранение повреждений, а также выполнение модификаций и ремонтов должны производиться в соответствии с документацией, утвержденной авиационной администрацией государства разработчика ВС или государства регистрации ВС или с документацией, утвержденной разработчиком ВС (держателем сертификата типа ВС).

Система учета данных о поддержании летной годности ВС

9.19. Владелец воздушного судна обязан хранить следующие документы:

- а) свидетельства о техническом обслуживании;
- б) свидетельства о выполнении существенного ремонта, существенного изменения конструкции;
- в) записи, содержащие:
 - общий срок службы планера, каждого двигателя, воздушного винта, несущего винта и прибора;
 - текущий статус компонентов каждого двигателя, воздушного винта, несущего винта и других компонентов с ограниченным сроком службы;
 - время, прошедшее с даты предыдущего ремонта для всех компонентов и оборудования, которые должны ремонтироваться через определенные интервалы времени;
 - сведения о выполнении распространяющихся на данное воздушное судно директив по летной годности, включая, по каждой из них:
 - способ выполнения;

номер директивы;

дата ее выполнения;

если директива требует выполнения периодических мероприятий – время и дату очередного мероприятия.

9.20. Срок хранения документов, указанных в пункте 9.19 настоящих Правил, составляет:

а) записи, указанные в подпункте «а» пункта 9.19 настоящих Правил, должны храниться до тех пор, пока аналогичные работы не будут выполнены повторно, либо пока вместо них не будут выполнены иные работы, либо в течение одного года после выполнения работ;

б) записи, указанные в подпунктах «б» и «и» пункта 9.19 настоящих Правил, должны храниться владельцем воздушного судна и передаваться вместе с воздушным судном новому владельцу.

9.21. Владелец воздушного судна обязан предоставлять все записи, указанные в пункте 9.19 настоящих Правил, которые он обязан вести и хранить, для проверки органом, уполномоченным осуществлять государственный надзор в области гражданской авиации.

9.22. Владелец, продающий воздушное судно, зарегистрированное в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, обязан передать покупателю не позднее дня перехода права собственности на ВС записи, перечисленные в пункте 9.19 настоящих Правил, которые он должен хранить на день перехода права собственности на ВС.

Покупатель может поручить продавцу продолжить хранение указанных записей. Хранение указанных записей продавцом не освобождает покупателя от обязанностей, установленных в пункте 9.21 настоящих Правил.

ДОКУМЕНТАЦИЯ

9.23. Свидетельство о техническом обслуживании оформляется лицами, соответствующими требованиям настоящих правил, на языке, на котором издана эксплуатационная документация на воздушное судно его разработчиком.

свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна

9.24. На воздушное судно, имеющее сертификат летной годности, выданный на основании сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, свидетельство о техническом обслуживании оформляется следующими лицами:

обладателем свидетельства специалиста по техническому обслуживанию, который допускает к дальнейшей эксплуатации воздушное судно в соответствии с функциями, соответствующими его квалификационным отметкам;

лицом из числа подтверждающего персонала организации по ТО, имеющей соответствующий сертификат, который допускает к дальнейшей эксплуатации воздушное судно в соответствии с сертификатом организации по ТО, Руководством

по деятельности организации по ТО и его должностными полномочиями;

обладателем свидетельства пилота, который допускает воздушное судно к дальнейшей эксплуатации после осуществления ТО в соответствии с подпунктами "д" и "е" пункта 9.32 настоящих Правил.

На воздушное судно, имеющее сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям, свидетельство о техническом обслуживании оформляется лицом, его изготовившим или лицом, имеющее свидетельство специалиста по техническому обслуживанию с квалификационными отметками, дающими право производить техническое обслуживание воздушных судов данного вида с аналогичными по принципу работы силовыми установками.

9.25. Специалист, который выполнил техническое обслуживание воздушного судна, оформляет свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна, содержащее следующую информацию:

а) описание выполненных работ или ссылку на пункты эксплуатационной документации, в соответствии с которой выполнялись работы;

б) дату завершения работ по ТО;

в) имя лица, выполнившего работы, в случае, если в подпункте "г" настоящего пункта указано иное лицо;

г) в случае удовлетворительного выполнения работ на воздушном судне в полном объеме – подпись и номер свидетельства лица, подтверждающего выполнение выполненной работы;

д) при выполнении существенного ремонта и изменений конструкции лицо, выполнившую данную работу указывает данные, установленные в пункте 9.28 настоящих Правил;

е) в случае, если работы проводились организацией по ТО – наименование организации по ТО, а также номер и дату выдачи ее сертификата.

Свидетельство о техническом обслуживании оформляется либо в форме отдельного документа (в том числе, карты-наряда, пооперационной ведомости) либо в форме записи о проведении работ в журналах воздушного судна или формулярах.

Один экземпляр подписанного свидетельства передается владельцу воздушного судна, второй исполнитель работ по ТО хранит у себя в течение не менее 1 года после подписания.

Талон годности компонента

9.26. Талон годности компонента оформляется после завершения технического обслуживания компонента, не установленного на воздушное судно, проверки компонента, в результате которой подтверждена его пригодность к эксплуатации и подписывается лицом, уполномоченным осуществлять техническое обслуживание компонента.

9.27. Один экземпляр подписанного талона годности компонента передается

вместе с отремонтированным компонентом, второй исполнитель работ по ТО компонента хранит у себя в течение не менее 1 года после подписания.

Документ о существенном ремонте

9.28. После выполнения существенного ремонта, изменения конструкции обладатель квалификационной отметки "В.*" или лицо из числа подтверждающего персонала организации по ТО заполняет и подписывает **свидетельство о выполнении существенного ремонта**, существенного изменения конструкции не менее чем в двух экземплярах, в котором указывается:

идентификационные данные отремонтированного изделия:

для воздушного судна: тип, модель, серийный номер, государственный и регистрационный опознавательный знаки;

для двигателя, воздушного винта или оборудования: название производителя, наименование детали, модель и серийный номер (если таковые имеются); а также

нижеследующую запись: "Вышеназванное (воздушное судно, двигатель, воздушный винт или их компонент) было отремонтировано и проверено в соответствии с федеральными авиационными правилами и допускается к дальнейшей эксплуатации";

фамилию, имя и отчество лица, подписавшего документ, номер свидетельства и номер сертификата организации по техническому обслуживанию, в случае, если ремонт осуществлялся такой организацией;

дату и место осуществления ремонта или существенного изменения конструкции.

Один экземпляр подписанного свидетельства о выполнении существенного ремонта передает владельцу воздушного судна, второй хранит у себя в течение не менее 3 лет после подписания.

Свидетельство о выполнении существенного ремонта, Свидетельство о выполнении существенного изменения конструкции после проведения работ выписывается в случае:

использования при выполнении работ методов, технологий и инструкций, порядка демонтажа, очистки, проверок, ремонта и повторного монтажа компонентов, установленных настоящими Правилами и эксплуатационной документацией; и

если указанный компонент проверен в соответствии с установленными настоящими Правилами и эксплуатационной документацией требованиями;

в случае модификации – после проверки модифицированного изделия на его соответствие характеристикам и ограничениям, установленным для нового компонента или одобренным разработчиком измененным характеристикам и ограничениям для модифицированного изделия.

9.29. Если двигатель воздушного судна прошел ремонт у его изготовителя, владелец двигателя может получить на него новую документацию, не содержащую записей до ремонта двигателя.

Изготовитель, оформляющий новую документацию на отремонтированный

им двигатель, указывает в ней следующие данные:

дату ремонта двигателя с подписью ответственного лица;

изменения, сделанные на основании директив летной годности;

изменения, сделанные в соответствии с требованиями эксплуатационных бюллетеней изготовителя, если бюллетень требует указания изменения в записях.

В настоящем пункте к отремонтированному двигателю относится бывший в эксплуатации двигатель, который был полностью разобран, осмотрен, отремонтирован, собран, испытан и допущен к эксплуатации в порядке и по требованиям, установленным к новому двигателю. При этом все использованные в нем детали должны соответствовать тем же требованиям, размерам и допускам, которые указаны в документации на новые детали или утвержденным разработчиком в измененных (ремонтных) размерах.

Записи о ТО: фальсификация, воспроизведение и изменение.

9.30. Запрещено создавать или способствовать созданию:

любой сфальсифицированной или намеренно ложной записи в любых документах (свидетельствах) или других записях, создание, хранение или использование которой необходимо для подтверждения выполнения требований настоящей Главы; или

воспроизведения, изменения в мошеннических целях любых данных или записей, сделанных в соответствии с настоящей Главой.

Осуществление каким-либо лицом действий, запрещенных в настоящем пункте, является основанием для приостановления действия или аннулирования свидетельства пилота, свидетельства специалиста по техническому обслуживанию, которыми обладает лицо, осуществившее указанные действия.

Техническое обслуживание и ПО

9.31. При выполнении работ по техническому обслуживанию воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, оборудования или других компонентов воздушного судна, применяются:

методы, технологии и процедуры, предписанные эксплуатационной документацией;

измерительная, испытательная аппаратура, соответствующая требованиям к средствам измерений;

инструменты, оборудование рекомендованные разработчиком воздушного судна или имеющие аналогичные характеристики.

9.32. Работы по техническому обслуживанию ВС и его компонентов, а также ПО воздушного судна, выполняются:

а) обладателем свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов в соответствии с правами, предоставляемыми квалификационными отметками в свидетельстве;

б) лицом, работающим под контролем обладателя свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов в организации по ТО, если

обладатель указанного свидетельства лично наблюдает за ходом работ в мере, необходимой для обеспечения качества ее выполнения, и лично консультирует в случае необходимости;

в) организацией по ТО в соответствии с сертификатом организации по ТО и Руководством по деятельности организации по ТО;

г) производителем воздушного судна в части:

изменения конструкции воздушного судна, произведенного им в соответствии с сертификатом типа, аттестатом о допуске к эксплуатации либо иным актом об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года;

выполнения работ по изменению конструкции любого компонента воздушного судна, произведенного им в соответствии с сертификатом типа, аттестатом о допуске к эксплуатации либо иным актом об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года;

д) обладателем свидетельства пилота могут осуществляться работы по ПО воздушного судна, которое не используется в коммерческих воздушных перевозках и находится в его владении;

е) пилотом или бортмехаником (бортинженером) вертолета до выполнения конкретных работ по техническому обслуживанию и ПО, при условии, если:

работы по техническому обслуживанию проводятся в целях устранения известной неисправности, в отдаленной области от организации по техническому обслуживанию;

пилот, бортинженер (бортмеханик) завершил курс подготовки по утвержденной программе и имеет разрешение, предоставленное держателем сертификата эксплуатанта в письменной форме на проведение каждого вида работ по техническому обслуживанию, на осуществление которых данный пилот имеет соответствующие полномочия;

в месте возникновения неисправности отсутствует обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию с квалификационными отметками, позволяющими осуществлять работы по техническому обслуживанию;

владелец сертификата эксплуатанта использует установленный порядок для оценки выполнения выполненных работ по техническому обслуживанию с целью принятия решения о дальнейшем допуске вертолета к полетам;

ж) пилотом воздушного судна с вместимостью 19 и менее пассажирских мест, используемого для осуществления коммерческих воздушных перевозок, может осуществлять снятие и установку кресел, носилок, медицинского оборудования, предусмотренное эксплуатационной документацией при условии, если:

пилот, бортинженер (бортмеханик) должным образом прошел подготовку и имеет разрешение, эксплуатанта в письменной форме на выполнение указанных работ; и

эксплуатант предоставит пилоту, бортинженеру (бортмеханику) документацию для проведения указанных работ;

з) обладателем свидетельства пилота сверхлёгкого воздушного судна,

свидетельства пилота планера работы по техническому обслуживанию и ПО воздушного судна соответствующего вида, находящегося в его владении;

и) обладателем свидетельства пилота свободного аэростата по техническому обслуживанию и ПО воздушного судна соответствующего вида, находящегося в его владении, за исключением свободных аэростатов максимальной взлетной массой более 1000 кг, и не используемым в предоставлении услуг за плату.

Техническое обслуживание, ПО воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям, производит лицо, его изготовившее или лицо, имеющее свидетельство специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов данного вида с аналогичными по принципу работы силовыми установками.

Компоненты воздушного судна

9.33. К установке на воздушное судно допускаются компоненты, на которые выпущены следующие документы:

талон годности компонента, соответствующий требованиям Правил;

документы, выданные в соответствии с правилами Европейского агентства безопасности полетов (EASA Form 1¹ или его эквивалент), Федерального Авиационного Агентства США (FAA 8130-3²), Директората Гражданской Авиации Канады (TCCA Form 1³ или его эквивалент);

документ, выданный в соответствии с правилами государства разработчика воздушного судна, на который выдан сертификат типа органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации, при наличии межправительственного соглашения с данным государством;

документы, оформленные в соответствии с ранее установленными требованиями.

9.34. Компонент перед установкой должен быть осмотрен на предмет соответствия его маркировки данным документа, указанного в пункте 9.33 настоящих Правил, и проверен **в объеме, предусмотренном эксплуатационной документацией**.

9.35. В случае, если компонент предоставлен не организацией, изготовившей компонент или не организацией, выполнившей его техническое обслуживание, или не лицом, уполномоченным указанными организациями, организация по ТО до установки компонента на воздушное судно запрашивает подтверждение факта изготовления или технического обслуживания у изготовителя или организации по ТО, выдавшей талон годности компонента.

9.36. В случаях, если изготовитель (организация по ТО) не подтверждает

¹ ED Decision 2003/019/RM (http://easa.europa.eu/svstem/files/dfu/decision_ED_2003_19_RM.pdf).

² Procedures for Completion and Use of the Authorized Release Certificate, FAA Form 8130-3 (http://www.faa.gov/documentlibrary/media/order/faa_order_8130.21h.pdf).

³ Part V - Standard 571 Appendix J - Authorized Release Certificate (<http://www.tc.gc.ca/media/documents/castandards/maintenance-release-en.p df>)

факт изготовления (технического обслуживания) компонента с ограниченным ресурсом, он не прошел проверки, предусмотренной в пункте 0 настоящих Правил или на нем отсутствует маркировка, указанная в пункте 9.37 настоящих Правил, установка компонента на воздушное судно запрещена и он подлежит возврату поставщику. Поставщик обязан уничтожить такой компонент или нанести ему повреждения, делающие невозможным его использование на воздушном судне.

9.37. За исключением случаев, предусмотренных пунктом 9.38 настоящих Правил, специалист по техническому обслуживанию, снявший компонент с назначенным ресурсом, обеспечивает маркировку компонента для предотвращения его установки после истечения назначенного ресурса, срока службы методом, установленным разработчиком компонента.

В случае, если компонент исчерпал назначенный ресурс, срок службы и не подлежит ремонту или продлению ресурса, срока службы, компонент подлежит повреждению компонента с целью предотвращения его установки на воздушное судно или его компонент. Результатом повреждения должен стать неработоспособный компонент, не подлежащий восстановлению.

9.38. В случае временного снятия с изделия и повторной установки компонента с назначенным ресурсом изменения учетных данных и маркировки не требуется при условии, что:

наработка изделия не увеличилась, пока компонент с ограниченным ресурсом был снят.

Ресурсное состояние означает суммарную наработку компонента, измеряемую в часах, или календарную продолжительность эксплуатации от начала его эксплуатации или их возобновления после ремонта.

9.39. Лицо, продающее или иным образом передающее бывший в эксплуатации компонент с назначенным ресурсом или сроком службы, должно обеспечить передачу вместе с компонентом маркировки, бирки, других данных, используемых необходимых для выполнения положений пункта 9.37 настоящих правил, за исключением случаев повреждения компонента перед его продажей или передачей".

Допуск ВС к полетам после изменения конструкции.

9.40. ВС после проведения работ по изменению конструкции допускается к полетам, если:

оформлены документы (свидетельства) в соответствии с пунктами 9.25 - 9.28 настоящих Правил;

изменения эксплуатационных ограничений воздушного судна или летно-технических характеристик возникшие в результате выполнения работ учтены в эксплуатационной документации в соответствии с результатами полета, указанного в пункте 9.41 настоящих Правил.

9.41. В случае, если изменения конструкции воздушного судна привели к значительному изменению его летно-технических характеристик, характеристик устойчивости и управляемости, то до начала выполнения полетов с пассажирами на

борту выполняется полет в целях проведения эксплуатационной проверки, результаты которой заносятся пилотом в бортовой журнал воздушного судна.

м) Дополнить главой X следующего содержания:

«X. Наземное обслуживание»

10.1. Наземное обслуживание осуществляется в соответствии с настоящими Правилами юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, выполняющие авиационные работы, операторами аэродрома, а также иными лицами (далее – оператор наземного обслуживания).

10.2. Перед каждым полетом эксплуатант обеспечивает силами своих работников или по договору с оператором наземного обслуживания выполнение наземного обслуживания.

10.3. К наземному обслуживанию относится: обслуживание пассажиров, обработка багажа, наземное обслуживание воздушных судов на перроне, загрузка, выгрузка грузов из воздушных судов, контроль загрузки, выгрузки, хранение топлива, заправка его в воздушное судно, противообледенительная защита ВС.

10.4. Оператор наземного обслуживания утверждает и обеспечивает выполнение его работниками РНО, включающее:

Часть 1 «Основные данные» содержит:

а) полное наименование организации, юридический адрес, номер телефона, факса, адрес телеграфа, электронной почты, месторасположение основного места деятельности;

б) обязательства организации по постоянному обеспечению соблюдения установленных в РНО процедур;

в) организационную структуру организации, отражающую все уровни управления, функциональные подразделения;

г) список руководящего персонала.

В указанном списке приводятся: должность, фамилия, имя, отчество, полномочия и обязанности лиц из числа руководящего состава;

д) процедуры внесения изменений в РНО, включая процедуру уведомления персонала организации, других пользователей РНО.

Часть 2 «Общие правила и процедуры наземного обслуживания» содержит:

а) процедуры оценки поставщиков материалов и оборудования, а также организаций или лиц, работающих по договору подряда;

б) процедуры приемки и проверки материалов для наземного обслуживания;

в) процедуры хранения и выдачи со склада материалов и оборудования для наземного обслуживания;

г) процедуры проведения испытания (поверки), проверки, калибровки инструмента и оборудования для наземного обслуживания, определение его соответствия требованиям разработчика ВС;

д) процедуры использование оборудования персоналом для выполнения

наземного обслуживания;

е) формы производственной документации по наземному обслуживанию. Образцы бланков и форм, описание процессов выдачи производственной документации по наземному обслуживанию, ее оформление, прием от исполнителей, контроль, обработка и хранение. Образцы форм производственной документации могут быть оформлены как отдельное приложение к РНО;

ж) процедура оформления документации по наземному обслуживанию, условия ее оформления, а также определение персонала, который полномочен ее подписывать;

Часть 3 «Процедуры системы качества» содержит:

а) процедура выполнения аудита организации, включая методы и частоту проведения аудита, процедур доклада результатов соответствующему руководителю для ознакомления и принятия корректирующих действий;

б) процедура разработки и выполнения корректирующих мероприятий;

в) требования к квалификации и опыту работы персонала. Процедуры планирования, организации и учета подготовки персонала оператора наземного обслуживания, внесения изменений в программы подготовки персонала оператора наземного обслуживания, а также оценки квалификации персонала оператора наземного обслуживания.

В случае, если функции оператора наземного обслуживания выполняет юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, осуществляющий коммерческие воздушные перевозки или выполняющие авиационные работы, то РНО может быть включено в РОНО.

10.5. Оператор наземного обслуживания устанавливает и поддерживает функционирование системы качества.

Система качества включает:

политику организации в области качества;

распределение функций между руководящим персоналом организации и её подразделениями;

программу внутренних аудитов соответствия оператора наземного обслуживания требованиям настоящих правил;

систему обратной связи по отчетной информации в области качества, которая должна обеспечивать своевременное принятие корректирующих и предупреждающих мероприятий с целью исключения негативных факторов, влияющих на качество работ по техническому обслуживанию. Система обратной связи должна предусматривать непосредственное информирование руководящего персонала для своевременного принятия необходимых мер.

Обслуживание пассажиров и обработка багажа

10.6. Обслуживание пассажиров осуществляется в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденных приказом Министерства

транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82⁴.

Работы на перроне

10.7. Оператор наземного обслуживания выполняет комплекс мер по обеспечению безопасности персонала при проведении работ на перроне, в том числе при обслуживании воздушного судна с одним работающим двигателем в соответствии с процедурами, включенными в РНО.

10.8. Оператор наземного обслуживания обеспечивает осмотр мест стоянки до приема и выпуска воздушного судна.

10.9. Оператор наземного обслуживания обеспечивает выполнение процедур осмотра воздушных судов и прилегающей территории непосредственно после постановки на стоянку и перед вылетом с целью обнаружения, документального оформления и, при необходимости, передачи сообщения о внешних повреждениях воздушных судов, а перед вылетом - наличия на них снега, изморози или льда.

Контроль загрузки

10.10. Оператор наземного обслуживания при загрузке груза в ВС обеспечивает и контролирует перед началом полета:

- а) проверку массы и положение центра тяжести ВС;
- б) выполнение правил по погрузке;
- в) получение назначенным эксплуатантом персоналом информации о наличии опасных грузов, а также иной важной для обеспечения безопасности полетов информации о грузах перед каждым полетом;
- г) наличие информации, включая самые последние ее изменения о фактической массе груза на борту и включение указанной информации в сводно-загрузочную ведомость.

10.11. Оператор наземного обслуживания выполняет расчёты массы и центровки ВС на основе фактических данных и проверяет их на соответствие ограничениям, установленным производителем ВС и эксплуатантом.

10.12. Оператор наземного обслуживания хранит документы по учёту веса и центровки в течение не менее 90 дней со дня их оформления.

10.13. Оператор наземного обслуживания, осуществляющий обработку опасных грузов обеспечивает хранение заверенной копии выданного КВС уведомления об опасных грузах не менее 90 дней со дня его выдачи и содержащего подпись КВС или иное достоверное подтверждение получения КВС указанного уведомления.

10.14. Оператор наземного обслуживания организует загрузку груза в ВС и выгрузку груза из него в соответствии с инструкциями эксплуатанта по загрузке и выгрузке, способом, который позволяет сохранить центровку ВС на всех этапах загрузки и выгрузки в пределах, установленных эксплуатационной документацией ВС.

10.15. Если оператор наземного обслуживания осуществляет обработку

⁴ Зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 27 сентября 2007 г., регистрационный № 10186

опасных грузов, то он:

возлагает обязанности по обеспечению безопасности при погрузке опасных грузов в ВС, их выгрузку из ВС на лицо, прошедшее соответствующую подготовку;

обеспечивает выполнение инструкций по погрузке, выгрузке и закреплению опасных грузов на борту ВС в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил;

обеспечивает выполнение инструкций, требующих в случае обнаружения в ходе погрузки на борт ВС в грузе или багаже незадекларированных или неправильно задекларированных предметов, веществ, относящихся к опасным грузам, составление письменного акта, который затем направляется в авиационную администрацию государства, на территории которой была предпринята попытка загрузить в ВС указанные предметы и вещества.

10.16. Если оператор наземного обслуживания обслуживает перевозки, при которых не осуществляется перевозка опасных грузов, то он обеспечивает выявление веществ и предметов, относящихся к опасным грузам, с целью не допустить их погрузку на борт ВС.

Оборудование для наземного обслуживания

10.17. Оператор наземного обслуживания обеспечивает использование только исправного оборудования для наземного обслуживания, отвечающего требованиям, установленным в РНО.

10.18. Оператор наземного обслуживания обеспечивает:

соответствие требованиям разработчика ВС характеристик оборудования и других технических средств, используемых при наземном обслуживании;

выполнение технического обслуживания оборудования для наземного обслуживания с целью его поддержания в исправном и пригодном к эксплуатации состоянии в соответствии с документацией, утвержденной разработчиком оборудования;

поверку и калибровку средств измерений и контрольно-измерительных приборов включая средства измерения, которыми оснащено оборудование, используемое для наземного обслуживания.

10.19. Оператор наземного обслуживания осуществляет учет работ по техническому обслуживанию оборудования, используемого для наземного обслуживания, а также учет наработки указанного оборудования.

Хранение, заправка и слив топлива

10.20. Запрещено допускать заправку топлива в ВС эксплуатанта без выполнения требований, установленных в пунктах 10.21 - 10.30 настоящих правил.

10.21. Оператор наземного обслуживания, осуществляющий хранение топлива для заправки в ВС:

а) проверяет наличие на партию топлива паспорта, выданного в соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных

двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011), принятым решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 826;

б) проверяет наличие выданного изготовителем топлива документа (паспорта) о качестве изготовленного им топлива, удостоверяющего соответствие топлива требованиям, выполнение которых предусмотрено эксплуатационной документацией ВС, а также требованиям, предусмотренным в договоре на поставку топлива; или

при приобретении топлива на базах хранения - документа, предоставленного лицом, продающим топливо, и удостоверяющего соответствие топлива требованиям, выполнение которых предусмотрено эксплуатационной документацией ВС, а также дополнительным требованиям, предусмотренным в договоре на поставку топлива с учетом сроков его дальнейшего хранения до заправки в ВС;

в) проверяет наличие документов о результатах анализа топлива перед его выдачей в каждом месте хранения, указанном в товарно-транспортных накладных на партию топлива, в соответствии с Инструкцией по контролю и обеспечению сохранения качества нефтепродуктов в организациях нефтепродуктообеспечения, утвержденной приказом Минэнерго России от 19 июня 2003 г. № 231⁵;

г) перед приемом поступившего после транспортировки топлива на хранение в резервуары проводит идентификацию топлива, включающую:

- определение температуры и плотности поступившего топлива;
- контроль на отсутствие механических примесей и воды в топливе;
- контроль цвета и запаха топлива.

По результатам контроля оформляется Карта входного контроля топлива, в которой указывается:

- порядковый номер карты и дата проведения контроля;
- номера средств транспортировки (железнодорожных, автомобильных цистерн, танкера и т.п.);
- номера партий топлива, наименование изготовителя топлива;
- фактическая на момент проведения контроля температура и плотность топлива, приведенная плотность топлива к 20 градусам Цельсия;
- дата и номера паспортов качества, выданных изготовителем (поставщиком) на партию топлива;
- номер резервуара, для приёма поступившей партии топлива;
- фамилия, имя, отчество (при наличии) и подпись лица, выполнившего контроль.

В случае расхождения значений плотности приведенной к 20 градусам Цельсия, и плотности, указанной в паспорте качества, сопровождающим партию топлива, более чем на 3 кг/м³ или при наличии сомнений при проведении контроля цвета или запаха топлива, топливо допускается к приему в резервуары только после подтверждения его соответствия требованиям, выполнение которых предусмотрено эксплуатационной документацией ВС, а также дополнительным требованиям,

⁵ Зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 20 июня 2003 г., регистрационный № 4804.

предусмотренным в договоре на поставку топлива;

д) обеспечивает выполнение при поступлении топлива на хранение в резервуары, предназначенные для выдачи топлива на заправку воздушных судов, а также через каждые 180 дней его хранения в указанных резервуарах - контроля соответствия заправляемого топлива следующим требованиям:

плотность;

фракционный состав;

концентрация фактических смол;

содержание водорастворимых кислот и щелочей;

содержание воды и механических примесей;

вязкость при 20 градусах Цельсия - для топлива для реактивных двигателей;

кислотность – для топлива для реактивных двигателей;

температура вспышки в закрытом тигле – для топлива для реактивных двигателей;

температура начала кристаллизации – для топлива для реактивных двигателей;

взаимодействие с водой – для топлива для реактивных двигателей;

удельная электрическая проводимость – для топлива для реактивных двигателей;

содержание тетраэтилсвинца – для авиационного бензина.

По результатам контроля соответствия топлива оформляется Паспорт на топливо, в котором указывается:

наименование организации, выдавшей паспорт;

дата и время выдачи паспорта;

номер (наименование) резервуара, из которого взяты пробы топлива;

марка топлива;

номер и дата выдачи паспорта на партию топливо, выданного изготовителем топлива (при наличии в резервуаре топлива нескольких партий указываются данные паспортов на каждую партию);

номер (номера) и дата (даты) выдачи Карты (карт) входного контроля топлива;

результаты испытаний на соответствие требованиям, указанным в настоящем пункте с указанием значений испытываемых параметров и соответствие топлива установленным требованиям;

дата выдачи и порядковый номер паспорта на топливо;

фамилию, имя и отчество (при наличии) лица, выполнившего контроль.

Паспорт на топливо подписывается лицом (лицами), выполнившим (выполнившими) контроль соответствия топлива;

е) учет проводимых работ по хранению топлива, а также используемого при указанных работах оборудования;

ж) учет количества и качества, поступающего на хранение и заправку ВС топлива.

Учет осуществляется в журналах или иных документах, форма которых

устанавливается оператором наземного обслуживания в РНО.

Оператор наземного обслуживания сообщает оператору аэродрома о снижении запаса топлива, обеспечивающего бесперебойную заправку не менее трех суток эксплуатантов, с которыми заключены договора на предоставление услуг по хранению топлива, его заправке.

10.22. Оператор наземного обслуживания, осуществляющий хранение топлива, обеспечивает фильтрацию топлива:

а) при его приеме на хранение через фильтры, установленные на входе в резервуар для хранения авиационного топлива и обеспечивающие удаление механических примесей с частицами размером более 40 мкм;

б) при перекачке топлива в резервуар, в котором хранится топливо для выдачи на заправку в ВС, осуществляется удаление механических примесей с частицами размером более 20 мкм;

в) при выдаче топлива в авиатопливозаправщик или в топливопровод для заправки в ВС через фильтры-водоотделители, установленные на выходе из резервуаров для хранения авиационного топлива, обеспечивающие содержание свободной воды в топливе на выходе из фильтра - не более 0,003% и удаление механических примесей с частицами размером более 5 мкм.

Из отстойников средств фильтрации топлива и отделения воды непосредственно перед его выдачей в топливозаправщик отбираются пробы, которые проверяются на наличие воды и недопустимых механических загрязнений.

По после выполнения указанной проверки топлива оформляется контрольный талон, в котором указывается:

номер топливозаправщика или топливозаправочного агрегата;

дата и время слива отстоя, проведения проверок и результаты проверки;

плотность и температура топлива;

содержание присадки для предотвращения образования кристаллов льда в реактивных топливах при низких температурах;

фамилию, имя и отчество (при наличии) лица, выполнившего контроль.

Контрольный талон подписывается лицом, выполнившим проверки проб топлива и является документом, допускающим топливо к выдаче.

В процессе выдачи топлива для реактивных двигателей, по требованию получателя топлива, обеспечивается дозирование присадки для предотвращения образования кристаллов льда в реактивных топливах при низких температурах в топливо в соответствии с нормами, предусмотренными эксплуатационной документацией ВС, а также требованиями, предусмотренными в договоре на заправку топлива.

10.23. Оператор наземного обслуживания, осуществляющий заправку топлива в ВС обеспечивает:

а) фильтрацию:

топлива для реактивных двигателей - через фильтры тонкой очистки с размером ячеек не более 5 мкм, обеспечивающие содержание свободной воды в топливе на выходе из фильтра - не более 0,003%;

авиационного бензина - через фильтры тонкой очистки с размером ячеек не более 5 мкм;

б) отбор проб топлива из отстойника (отстойников) цистерны топливозаправщика, после не ранее, чем через 15 мин после его заполнения, а также в сроки, установленные в РНО;

в) отбор проб топлива из отстойников средств фильтрации топлива и отделения воды средств заправки и перед заправкой ВС;

г) проверки проб, указанных в подпунктах «б» и «г» настоящего пункта на отсутствие воды и механических примесей.

Результаты проверки проб топлива вносятся лицом, выполнившим проверку проб топлива в контрольный талон, выданный в соответствии с пунктом 10.22 настоящих Правил, с указанием результатов проверки, даты и времени проведения проверки, фамилии, имени и отчества (при наличии) лица, выполнившего проверку и заверяются его подписью.

10.24. После заправки топлива в ВС оформляется расходная накладная, которая содержит следующие сведения:

дата и время выдачи топлива в ВС;

государственный и регистрационный опознавательные знаки, и тип (наименование) ВС;

фамилию, имя и отчество (при наличии) лица, получившего топливо;

фамилию, имя и отчество (при наличии) лица, выдавшего топливо;

марка топлива;

количество топлива в единицах объёма или массы;

плотность топлива;

количество и плотность присадки для предотвращения образования кристаллов льда в реактивных топливах при низких температурах;

номер контрольного талона;

номер авиатопливозаправщика или топливозаправочного агрегата;

температуру топлива;

Акт выдачи топлива подписывается лицом, получившим топливо и лицом, выдавшим топливо. Экземпляры акта выдачи топлива выдается лицу, получившему топливо и лицу, выдавшему топливо.

10.25. В случае слива топлива из ВС, планируемого для дальнейшей заправки в ВС:

слитое топливо заливается в резервуар, предназначенный только для хранения топлива, сливаемого из ВС;

после отстаивания топлива, топливо направляется на проверку на соответствие требованиям к топливу, выполнение которых предусмотрено эксплуатационной документацией ВС;

при получении документа, удостоверяющего соответствие топлива требованиям, выполнение которых предусмотрено эксплуатационной документацией ВС, топливо перекачивается в резервуар, предназначенный для выдачи на заправку ВС.

10.26. После слива топлива из ВС оформляется акт выдачи топлива, который содержит следующие сведения:

- дата и время слива топлива из ВС;
- государственный и регистрационный опознавательные знаки ВС;
- фамилию, имя и отчество (при наличии) лица, получившего топливо;
- фамилию, имя и отчество (при наличии) лица, выдавшего топливо;
- тип топлива (топливо для реактивных двигателей или авиационных бензин);
- количество топлива в единицах объёма или массы;
- плотность топлива;
- номер автоцистерны (авиатопливозаправщика), в которой сливается топливо;
- температуру топлива.

Акт слива топлива подписывается лицом, получившим топливо и лицом, выдавшим топливо. Копии акта слива топлива выдается лицу, получившему топливо и лицу, выдавшему топливо.

10.27. Запрещается заправка, слив авиационного бензина, если на борту воздушного судна находятся пассажиры.

10.28. Заправка, дозаправка, слив топлива для реактивных двигателей из ВС во время нахождения на его борту пассажиров, а также при их посадке или высадке могут осуществляться при соблюдении следующих условий:

а) назначено лицо, отвечающее за контроль заправки, и определены методы, с помощью которых такое ответственное лицо:

осуществляет связь с экипажем ВС;

уведомляет экипаж или иной персонал, выполняющий наземное обслуживание ВС, перед началом и перед окончанием заправки средствами, позволяющих гарантировать, что лётный экипаж или иной персонал осведомлён о ходе заправки топливом и готов начать экстренную эвакуацию из ВС при необходимости;

оповещает экипаж ВС в случае выявления опасных условий или ситуации;

б) на борту ВС вместе с пассажирами находится подготовленный персонал, способный применять средства пожаротушения и организовать аварийную эвакуацию пассажиров в случае необходимости;

в) экипаж ВС, обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;

г) табло «Пристегнуть ремни» выключено;

д) табло «Не курить» и световые указатели аварийных выходов включены;

е) пассажиры не пристегнуты ремнями безопасности;

ж) количество персонала на борту ВС достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;

з) стоянка ВС и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания ВС, свободны от препятствий, введены ограничения или запрещено использование наземного оборудования, проведение работ, проезд и парковка транспортных в пределах указанных зон;

и) созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации людей из ВС:

если используется телескопический трап, то постоянно обеспечивается возможность выхода из ВС по телескопический трап;

если телескопический трап в данный момент не используется, то к ВС должен быть подведён обычный пассажирский трап или иное средство аварийной эвакуации при одной входной двери на ВС, или не менее двух трапов при двух и более входных дверях;

к) между топливозаправщиком, земной поверхностью и ВС установлено соединение проводником электричества;

л) в ходе заправки запрещено подключать и отключать от ВС электрическое оборудование;

м) в зоне обслуживания ВС находятся в готовом состоянии средства пожаротушения, которые позволяют, как минимум, потушить возгорание на начальном этапе, и персонал, подготовленный к использованию указанных средств;

н) установлены процедуры оперативного вызова аэропортовых аварийно-спасательных и пожарных служб в случае пожара или разлива топлива.

10.29. Допускается заправка, слив топлива для реактивных двигателей из вертолетов при вращающихся винтах, если это не запрещено в РЛЭ.

10.30. При возникновении опасности возгорания, разливе топлива или при нарушении указанных в пункте 10.28 настоящих Правил требований:

заправка, дозаправка, слив топлива из ВС с находящимися на борту пассажирами или экипажем, а также при их посадке и высадке, прекращаются;

вызывается персонал соответствующих наземных экстренных служб или пожарная бригада аэропорта (при необходимости);

уведомляются лётный экипаж.

10.31. Предусмотренные пунктами 10.21 - 10.30 настоящих правил процедуры включаются в РНО оператора.

Противообледенительная обработка воздушных судов ВС.

10.32. В противообледенительную обработку ВС входят процессы удаления снега, льда, изморози с поверхностей ВС и предупреждения их обледенения, осуществляемые в случаях и порядке, предусмотренных эксплуатационной документацией ВС.

10.33. Оператор наземного обслуживания, осуществляющий противообледенительную обработку ВС выполняет процедуры РОНО эксплуатанта или разрабатывает и обеспечивает выполнение процедур по противообледенительной защите ВС, которые включаются в РНО оператора наземного обслуживания и содержат:

а) процедуры по предотвращению взлета ВС при наличии льда, снега, слякоти или инея на поверхности крыла, воздушных винтов, поверхностей управления, воздухозаборников двигателей и иных поверхностей ВС, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией ВС;

б) распределение обязанностей среди персонала по проведению работ;

в) требования к проведению противообледенительной защиты ВС;

г) требования к квалификации и подготовке персонала;

д) процедуры выполнения противообледенительной защиты ВС, включающих:

стандартизированные методы использования противообледенительных жидкостей;

действующие ограничения для конкретного типа ВС;

методы надлежащей обработки поверхностей ВС;

е) инструкции в отношении применяемых типов жидкостей, включая:

указания по хранению, контролю качества и применению жидкостей в соответствии с требованиями, установленными эксплуатантом, изготовителем жидкости и эксплуатационной документацией ВС;

требование по использованию жидкостей, соответствующих требованиям разработчика воздушного судна.

процедуры по взаимодействию персонала, осуществляющего противообледенительную обработку и лётного экипажа ВС, включая:

проведение проверки поверхностей ВС на наличие обледенения с места, обеспечивающей хорошую видимость этих поверхностей;

указание лётном экипажу о приведении ВС в надлежащую конфигурацию до начала противообледенительной защиты с последующим проведением контрольной проверкой готовности ВС к проведению работ по противообледенительной защите ВС;

подтверждение экипажем готовности к выполнению указанных работ и разрешение экипажа на начало ее проведения;

получение лётным экипажем после окончания проведенной противообледенительной защиты необходимой информации (кода антиобледенительной обработки) о примененной жидкости для расчета ожидаемого времени ее действия, а также подтверждающей завершение противообледенительной обработки и контроля обработанных поверхностей на предмет отсутствия на них снега, льда, изморози;

уведомление лётного экипажа об осмотре воздушного судна после окончания противообледенительной обработки путем подачи экипажу сигнала "путь свободен".

10.34. Оператор наземного обслуживания, осуществляющий противообледенительную защиту ВС, регистрирует количество поступающих, хранящихся и выдаваемых для противообледенительной обработки жидкостей и уведомляет уполномоченный орган в области гражданской авиации, осуществляющий сертификацию аэродромов, о снижении запаса противообледенительной жидкости, обеспечивающей бесперебойную работу аэропорта.

Подготовка персонала

10.35. Оператор наземного обслуживания допускает к выполнению функций по наземному обслуживанию только персонал, прошедший подготовку перед

началом выполнения подобных обязанностей и периодическую подготовку в сроки, установленные в РНО, но не реже, чем раз в 36 месяцев.

10.36. Оператор наземного обслуживания обеспечивает прохождение подготовки по программе, включающей теоретическую и практическую подготовку, лиц, осуществляющих:

работы на перроне, включая эксплуатацию оборудования по наземному обслуживанию;

заправку топливом воздушных судов;

противообледенительную, антиобледенительную обработку ВС;

обслуживание пассажиров;

обработку багажа;

загрузку / выгрузку воздушного судна;

расчет и контроль массы и положения центра тяжести воздушного судна.

10.37. Если оператор наземного обслуживания осуществляет обработку опасных грузов, то производится подготовка персонала в части перевозки опасных грузов, в сроки и в объеме, установленными федеральными авиационными правилами.

10.38. Оператор наземного обслуживания разрабатывает и реализует программу подготовки лиц, осуществляющих наземное обслуживание и периодически ее обновляет с целью обеспечения ее соответствия требованиям федеральных авиационных правил и получения знаний и навыков, необходимых персоналу для выполнения функций по наземному обслуживанию, включая:

а) ознакомление с нормативными правовыми актами, регулирующими проведение наземного обслуживания;

б) изучение требований РНО;

в) подготовку в области человеческого фактора;

г) подготовку в области техники безопасности и охраны труда;

д) изучения требований авиационной безопасности.

10.39. Оператор наземного обслуживания проводит проверку знаний и навыков персонала, необходимых для выполнения обязанностей, исполнения процедур, установленных в РНО и эксплуатации оборудования, используемого для наземного обслуживания.

10.40. Оператор наземного обслуживания ведет учет и хранит документацию, подтверждающую прохождение персоналом подготовки, указанной в пунктах 10.35 и 10.37 в течении 5 лет с момента завершения подготовки».

н) в Приложении к Федеральным авиационным правилам:

1) Слово «Приложение» заменить словами «Приложение 1»;

2) дополнить следующими терминами и определениями:

«Авиационный двигатель - двигатель, который используется или предназначен для приведения в движение воздушного судна, включая оборудование и вспомогательные устройства, необходимые для его функционирования, но не включая воздушные винты;

Воздушный винт - устройство, обеспечивающее передвижение воздушного судна и имеющее вид вала с лопастями с приводом от двигателя, которое при вращении и взаимодействии с воздухом образует тягу, направление которой примерно перпендикулярно плоскости вращения данного винта;

Компонент воздушного судна - любая составляющая часть воздушного судна, включая двигатели, воздушные винты, части конструкции планера воздушного судна, его систем и комплектующие изделия;

Несущий винт - винт, за счет которого обеспечивается подъем винтокрылого летательного аппарата в воздух;

Оборудование - любой прибор, механизм, деталь, дополнительное приспособление или вспомогательное устройство, включая коммуникационное оборудование, используемое или предназначенное для обеспечения эксплуатации или управления воздушным судном в полете, которое устанавливается на воздушном судне и не является частью конструкции воздушного судна, двигателя или воздушного винта;

Планер воздушного судна - фюзеляж, приемники, гондолы, капоты, обтекатели, аэродинамические поверхности (включая вращающиеся части, за исключением воздушных винтов и вращающихся аэродинамических поверхностей двигателей), а также шасси воздушного судна, вспомогательные устройства и системы управления;

Полет с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) – полет, выполняемый самолетом с двумя газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время для самолетов:

с двумя двигателями - 60 мин или установленное в спецификации сертификата эксплуатанта пороговое время;

с тремя и более двигателями - 180 минут.

Пороговое время - установленное в спецификации сертификата эксплуатанта самолета с двумя газотурбинными двигателями расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, превышение которого требует выполнение требований к полетам ETDO;

Предполетное обслуживание (ПО) – несложные виды работ, перечень которых приведен в Приложении 3 к настоящим Правилам;

Рулевой винт - винт, служащий в целях противодействия крутящему моменту несущего винта вертолетом или в целях маневрирования вертолета;

Ремонт - восстановление летной годности воздушного судна, его компонента после его повреждения или износа для обеспечения дальнейшего соответствия воздушного судна требованиям к летной годности;

Рубеж ухода - самая последняя географическая точка, от которой может продолжаться полет на самолете по маршруту до аэродрома назначения, а также до имеющегося для данного полета запасного аэродрома на маршруте;

Эксплуатационная документация (ЭД) - документация, регламентирующая летную и техническую эксплуатацию экземпляра воздушного судна, включая его

техническое обслуживание, и содержащая эксплуатационные ограничения, процедуры и рекомендации»;

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

3) изложить термины и определения в редакции:

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

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

Запасной аэродром на маршруте - запасной аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось, что необходимо уйти на запасной аэродром в нештатной или аварийной обстановке;

Запасной аэродром пункта назначения - запасной аэродром, на котором сможет произвести посадку воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна. Аэродром назначения также может быть запасным аэродромом на маршруте;

Независимые ВПП - две или более ВПП на том же самом аэродроме, расположенные таким образом, что если одна ВПП закрыта, то полеты можно обеспечивать с помощью другой ВПП;»

л) Дополнить приложением 2 следующего содержания:

«Приложение № 2
к Правилам

Существенные изменения конструкции и существенный ремонт

1. Существенные изменения планера воздушного судна - изменения конструкции следующих узлов и агрегатов планера воздушного судна, а также изменения следующих видов, не предусмотренные в эксплуатационной документации воздушного судна:

а) вносимые в конструкцию:

крыльев;

хвостового оперения;
 фюзеляжа;
 моторамы двигателя;
 системы управления;
 шасси;
 поплавков у гидросамолета;
 амортизаторы, растяжки, кожуха, обтекатели и балластные грузы;
 гидравлические и электрические привода;
 лопасти винта;

б) изменения, повлекшие изменения массы или положения центра тяжести воздушного судна, в результате которых превышаетея максимальная взлетная масса массы или диапазон допустимых положений центра тяжести воздушного судна;

в) изменения в основной конструкции топливной системы, маслосистемы, системы охлаждения, кондиционирования воздуха, электрической, гидравлической, противообледенительной или систем выпуска;

г) изменения в конструкции планера воздушного судна, поверхностей управления, влияющих на характеристики аэроупругости и флаттера.

2. Существенные изменения конструкции двигателя – следующие изменения, не предусмотренные в эксплуатационной документации двигателя:

преобразование одной утвержденной модели авиационного двигателя на другую, влекущее за собой любые изменения в степени сжатия, редукторе воздушного винта, либо замена основных деталей двигателя, требующая значительной работы и испытаний двигателя;

изменения конструкции двигателя путем замены деталей конструкции двигателя на детали, поставляемые не оригинальным производителем или не производителем, имеющим сертификат производителя;

удаление вспомогательных устройств, указанных как необходимое оборудование в документации воздушного судна или двигателя;

любая модификации с целью использования топлива иного качества или сорта, отличного от указанного в эксплуатационной документации двигателя.

3. Существенные изменения конструкции воздушного винта - следующие изменения конструкции воздушного винта при условии их отсутствия в эксплуатационной документации воздушного винта:

изменения в конструкции лопастей;

изменения в конструкции втулки;

изменения в конструкции регулятора оборотов воздушного винта;

установка регулятора оборотов воздушного винта или системы флюгирования;

установка противообледенительной системы воздушного винта;

установка деталей, не утвержденных для данного воздушного винта.

4. Существенные изменения конструкции оборудования - изменения в оборудовании, не предусмотренные производителем оборудования или нормами летной годности, которые повлияли на характеристики стабильности частоты,

уровня шума, чувствительности, избирательности, искажения, паразитного излучения, автоматической регулировки громкости или способности соответствовать требованиям защиты окружающей среды.

Существенный ремонт

5. Существенный ремонт планера воздушного судна - ремонт следующих узлов и агрегатов планера воздушного судна, предполагающий усиление, установку, соединение и изготовление основных силовых элементов или их замену, в случае если указанная замена требует установки заклепок или сварки:

крыльев и поверхностей управления конструктивно-силовой схемы монокок или полумонокок;

стрингеров или нервюр крыла;

стенок и полок лонжеронов;

элементов ферм;

килей лодок или поплавков;

стыковых узлов консолей крыла или поверхностей хвостового оперения;

усиленных нервюр крыла, подкосов и раскосов крыла;

металлической поверхности хвостового оперения;

моторам двигателя;

силовых элементов фюзеляжа;

элементов ферм и шпангоутов;

основных креплений кресел;

стоек шасси;

осей колес;

колес;

лыж шасси и их крепления;

компонентов системы управления, включая ручки, педали, рычаги управления или штурвалы;

ремонт, включающий замену материала;

ремонт повреждений металлической или древесной обшивки, размером более 150 мм в любом направлении;

соединение частей обшивки;

ремонт трех или более соседних нервюр крыльев или поверхностей управления, либо ремонт передней кромки крыльев или поверхностей управления между этими нервюрами;

ремонт тканевой обшивки на площади, превышающей необходимую площадь разреза для ремонта двух соседних нервюр;

замена тканевой обшивки на крыльях, фюзеляже, поверхностях оперения и поверхностях управления;

ремонт, включающий замену стенок съемных или встроенных топливных и масляных баков.

6. Существенный ремонт двигателя - следующих деталей двигателя, а также ремонтные работы следующих видов:

разборка или демонтаж картера, или коленчатого вала поршневого двигателя, оборудованного встроенным нагнетателем;

разборка или демонтаж картера, или коленчатого вала поршневого двигателя, оборудованного не прямозубым редуктором воздушного винта;

ремонт структурных компонентов двигателя путем сварки, нанесения гальванического покрытия, металлизирования или других подобных методов.

7. Существенный ремонт воздушного винта включает работы следующих видов:

любой ремонт или выпрямление металлических лопастей;

ремонт или механическая обработка стальных втулок;

укорочение лопастей;

установка новых законцовок на деревянном воздушном винте;

замена внешнего ламинированного покрытия на деревянных воздушных винтах с неизменяемым шагом;

ремонт отверстий во втулке деревянных воздушных винтов с неизменяемым шагом;

замена материала законцовок лопастей;

замена пластмассового покрытия лопастей;

ремонт регуляторов воздушных винтов;

ремонт воздушных винтов изменяемого шага;

ремонт глубоких вмятин, царапин, порезов, выбоин;

ремонт или замена внутренних деталей лопастей.

8. Существенный ремонт оборудования включает работы следующих видов:

настройка и ремонт приборов;

настройка радиооборудования;

намотка катушки обмотки возбуждения электрического прибора;

полный демонтаж сложных клапанов гидросистемы;

ремонт топливных, масляных и гидравлических насосов.».

л) Дополнить приложением 3 следующего содержания:

«Приложение № 2
к Правилам

«Предполетное обслуживание (ПО)»

ПО ограничивается следующими видами работ:

а) для воздушных судов с максимальной взлетной массой 5700 кг и более:

проведение внешнего осмотра ВС и проверка состояния аварийно-спасательного оборудования;

проверка записей бортового журнала ВС о наличии дефектов с просроченными сроками устранения/сроками устранения, истекающими в планируемом полете;

проверка достаточности жидкостей и газов в системах ВС. Допускается дозаправка систем ВС при условии наличия процедуры, определяющей количество необходимых к

заправке жидкостей и газов и необходимости выполнения дополнительного ТО;

проверка закрытия всех дверей и люков;

проверка отсутствия установленных предохранительных приспособлений на рулевых поверхностях, шасси и механизации крыла, снятие заглушек приемников воздушного давления и чехлов/заглушек двигателей;

проверку всех внешних поверхностей ВС и двигателей на предмет наличия льда, снега, песка, пыли.

ПО может выполняться лицами, допущенными эксплуатантом к выполнению ПО.

б) для воздушных судов с максимальной взлетной массой менее 5700 кг:

снятие, установка и ремонт шин колес шасси;

замена эластичных тросов амортизаторов на шасси;

техническое обслуживание амортизационных опор шасси, заправка жидкостью и газом;

техническое обслуживание подшипников шасси, включая чистку и смазку;

замена поврежденной контровочной проволоки, шайб или шплинтов;

смазка без демонтажа, в том числе со снятием несилowych компонентов, таких как люков, крышек, капотов или обтекателей;

простые заплатки на ткани, не требующие пришивания к нервюрам или снятия элементов конструкции или поверхностей управления;

наложение тканевых заплат на оболочку аэростатов, не требующих ремонта или замены полос нагрузки;

добавление гидравлической жидкости в баки;

обновление лакокрасочного покрытия фюзеляжа, гондолы аэростата, крыльев и хвостового оперения, обтекателей, капотов, шасси, внутренней отделки пассажирского салона или кабины пилота, при которых не требуется снятие или демонтаж силовых элементов или систем;

нанесение предохранительного покрытия на детали, при котором не требуется демонтажа силовых элементов или систем, и где такое покрытие не мешает работе систем воздушного судна;

ремонт обивки и декоративной обшивки салона, кабины пилотов или гондолы аэростата, если при этом не требуется демонтажа силовых конструкций или систем, и если это не отражается на состоянии силовых конструкций и систем воздушного судна;

выполнение простого ремонта обтекателей, крышек и кожухов, не являющихся силовыми элементами, а также их небольшой ремонт и усиление без изменения внешнего контура;

замена боковых иллюминаторов, в случае, если это не нарушает работу конструкции или систем;

замена ремней безопасности;

замена кресел или их деталей при условии, что замена происходит на утвержденные для этого воздушного судна кресла или их детали, и что при этом не происходит демонтаж силовых конструкций или систем;

ремонт электроцепей посадочных фар;

замена ламп, рефлекторов и линз рулежных и посадочных фар и бортовых

аэронавигационных огней;

замена колес и лыж шасси, при которой не приводит к изменению веса и центровки за пределы допустимых значений;

замена капота или его элемента, при которой не нужно снимать воздушный винт или отсоединять элементы системы управления;

замена или чистка свечей зажигания и регулировка зазоров между электродами;

замена любых гибких соединений, кроме соединений гидросистемы;

замена готовых топливных трубопроводов;

очистка и замена деталей фильтров топлива и масла;

замена и обслуживание аккумуляторных батарей;

очистка пусковой и основной форсунок горелки аэростата в соответствии с эксплуатационной документацией аэростата;

замена или регулировка несилевых стандартных креплений, используемых для данной цели полета;

смена гондол или горелок, в случае если данная гондола или горелка определены в сертификате типа аэростата как сменные и сконструированы для быстрой установки и снятия;

установка приспособлений, предохраняющих от перелива топлива за счет уменьшения диаметра заправочных отверстий топливных баков при условии, что данное приспособление предусмотрено разработчиком в эксплуатационной документации воздушного судна и установка данного приспособления не требует демонтажа существующего заправочного отверстия;

снятие, проверка и замена магнитных сигнализаторов стружки;

удаление и замена блока-панели аэронавигационного и радиооборудования с разъемами, которые обеспечивают подключение оборудования при вставлении блока в приборную панель, кроме систем автопилота и дальномерного оборудования. Указанное оборудование должно быть сконструировано с расчетом на многократные удаления и снабжено соответствующими инструкциями. Перед использованием оборудования необходимо провести его эксплуатационную проверку в соответствии с эксплуатационной документацией;

обновление навигационных баз данных в блоке на приборной панели пилотов, кроме баз данных систем автопилота, приемоответчиков и микроволнового дальномерного оборудования, при условии, что не требуется демонтаж устройства, а соответствующие инструкции имеются в наличии. Перед использованием оборудования после обновления баз данных в полете необходимо провести его проверку работоспособности в соответствии с эксплуатационной документацией.»