

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, № 1 (ч. I), ст. 25, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290; 2007, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, № 49, ст. 6075, № 50, ст. 6244, 6245; 2008, № 29 (ч. I), ст. 3418, № 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17, № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901, № 15, ст. 2019, 2023, 2024, № 30 (ч. I), ст. 4590, № 48, ст. 6733, № 50, ст. 7351; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4318, № 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, № 23, ст. 2882, № 27, ст. 3477; 2014, № 16, ст. 1830, 1836, № 30 (ч. I), ст. 4254, № 42, ст. 5615; 2015, № 27, ст. 3957; № 29 (ч. 1), ст. 4342, 4356, 4379, 4380; 2016, № 1 (ч.1), ст. 82, № 18, ст. 2487, № 22, ст. 3095, № 27 (ч. I), ст. 4160, ст. 4224, № 28, ст. 4558) п р и к а з ы в а ю:

1. 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).

2. Абзац десятый пункта 66 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 22 ноября 2010 г. № 263 «О внесении изменений в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128» (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г. № 19244) признать недействующим.

3. Установить, что настоящий приказ вступает в силу через 180 дней со дня официального опубликования.

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, а также назначение и использование запасных аэродромов при выполнении полетов EDTO;»

г) абзацы первый, второй, третий и четвертый пункта 3.89 изложить в редакции:

«Если значение сообщенной метеорологической видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку по ППП не продолжается ниже установленной в документах аэронавигационной информации высоты начала конечного этапа захода на посадку.

Если после пролета этой высоты получено значение метеорологической видимости или RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H. В этом случае, при условии, что до достижения DA/H или MDA/H, KBC установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами, KBC имеет право произвести снижение ниже DA/H или MDA/H и выполнить посадку.

Если при выполнении захода на посадку по категории ПВ без высоты принятия решения после пролета высоты начала конечного этапа захода на посадку получена информация о значении RVR менее установленного эксплуатационного

минимума для посадки, экипаж должен прекратить снижение, выполнить процедуру прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) и принять решение о возможности выполнения повторного захода на посадку или следования на запасной аэродром.

Заход на посадку и посадка по приборам по категории II и III не разрешается, если не предоставляется информация о RVR.

Контрольная RVR определяется по сообщенным значениям RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения соблюдения установленных эксплуатационных минимумов. В случае, если используется информация о RVR в разных точках, контрольная RVR представляет собой RVR в точке приземления, при этом минимальное значение RVR в средней точке составляет 125 метров, но не менее RVR зоны приземления, и 75 метров в дальнем конце ВПП. Для самолетов, оборудованных системой индикации или автоматической системой управления воздушным судном на пробеге, RVR в средней точке и в дальнем конце ВПП должны быть не менее установленного эксплуатационного минимума для посадки»;

д) 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.»;

е) в пункте 5.25:

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

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

ж) 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 или пороговому времени,

установленному в спецификации сертификата эксплуатанта, 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

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 установленного 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 5.29.2 и 5.47 настоящих Правил, выполняются по маршруту, любая точка которого располагается от пригодного для посадки аэродрома не далее расстояния, соответствующего 60 минутам времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль для воздушных судов с двумя двигателями и 180 минутам полета с крейсерской скоростью при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей.

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»;

з) дополнить пунктами 5.29.1 – 5.29.4 следующего содержания:

«5.29.1 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 60 минутам полета для воздушных судов с двумя двигателями и 180 минутам полета для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, 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 о статусе производства полетов, эксплуатационных и метеорологических условиях;

б) при подготовке к полету воздушных судов с двумя двигателями на требуемых запасных аэродромах на маршруте по последней имеющейся информации в ожидаемое время их использования направление и скорость ветра, без учета порывов, не превышают установленные эксплуатационные ограничения, а нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость, соответствуют эксплуатационным минимумам или превышают их.

5.29.2 Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями за исключением случаев, указанных в пункте 5.47 не выполняются по маршрутам, имеющим участки полета, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает установленное в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта пороговое время или соответствующее ему расстояние, если в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта отсутствует разрешение на выполнение полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром для конкретного типа ВС.

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.»;

и) пункты 5.30 и 5.31 изложить в редакции:

«5.30 Для самолетов при полете по ППП выбирается и указывается в планах полета, по крайней мере, один запасной аэродром пункта назначения, уход на который возможен с высоты принятия решения (DA(H) или MDA(H)) аэродрома назначения, за исключением тех случаев, когда:

(а) продолжительность полета от аэродрома вылета или от точки на маршруте, где изменяется план полета до аэродрома пункта назначения, не превышает 6 часов, на аэродроме назначения к расчетному времени его использования имеются независимые рабочие ВПП, пригодные для посадки воздушного судна, хотя бы одна из которых оборудована для захода на посадку по приборам и получены текущие метеорологические сводки о фактической погоде или комбинация сводок о фактической погоде и прогнозе погоды, дающая основание для уверенности в том, что в расчетное время использования аэродрома назначения, видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 600 м и превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования (маневра «circle-to-land») не менее чем на 150 м, а в случае, если такая высота не опубликована, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома

(в секторе захода на посадку); или

(б) аэродром назначения является изолированным; или

(в) выбираются и указываются в планах полета два запасных аэродрома пункта назначения, если имеющаяся информация свидетельствует, что в расчетное время их использования метеорологические условия на аэродроме назначения будут ниже установленных эксплуатационных минимумов аэродрома или отсутствует информация о метеорологических условиях на аэродроме назначения.

5.31 Аэродром назначения является изолированным, если уход на запасной аэродром пункта назначения с высоты принятия решения DA(H) или MD(H) аэродрома назначения невозможен ввиду отсутствия достаточного количества топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения, пригодного для посадки данного типа воздушного судна.

Производство полетов на изолированные аэродромы требует определения рубежа ухода, с которого возможен уход на запасной аэродром на маршруте и не требует выбора запасного аэродрома (запасных аэродромов) пункта назначения».

к) 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 условий:

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:

правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте;

применение перечня минимального оборудования при выполнении полетов ETDO;

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 расчетное 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;

д) для самолетов с двумя газотурбинными двигателями:

выполнена программа технического обслуживания применительно к полетам EDTO;

запасные аэродромы на маршруте определены и указаны в плане полета ОВД.»;

л) 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 (запись в бортовом журнале) 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.»;

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

н) Пункт 100 Правил изложен в редакции:

«5.100. Сотрудник по обеспечению полетов допускается к работе, если он:

а) отвечает требованиям, установленным Федеральными авиационными Правилами «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов гражданской авиации», утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147, и имеет соответствующее свидетельство;

б) в течение предшествующих 12 месяцев совершил, находясь в кабине экипажа воздушного судна, по крайней мере, один квалификационный полет над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять свои функции.

Для целей квалификационного полета сотрудник по обеспечению полетов должен иметь возможность прослушивать внутреннюю переговорную связь и наблюдать за действиями летного экипажа.

в) продемонстрировал эксплуатанту знание:

- содержания РПП,

- используемого бортового радио и навигационного оборудования;

г) продемонстрировал эксплуатанту знания, касающиеся возложенных на него функций в следующих областях:

сезонных метеорологических условий и источников метеорологической информации;

- влияния метеорологических условий на прием радиосигналов используемым бортовым оборудованием;

- особенностей и ограничений навигационной системы, которая используется эксплуатантом;

- инструкций по загрузке воздушных судов;

д) продемонстрировал эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям сотрудника по обеспечению полетов;

е) продемонстрировал эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в пункте 5.101 настоящих Правил.

о) 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, техническое обслуживание 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) процедуры контроля и приёмки представителем эксплуатанта работ по этапам и видам наземного обслуживания при подготовке ВС к полету;

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.

п) 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 9.29 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:

обязательные работы по ТО и их периодичность, указанные при одобрении типовой конструкции, особенности их выполнения с учетом ожидаемых условий эксплуатации ВС

порядок устранения неисправностей:

порядок осуществления ремонтов повреждений конструкции ВС;

процедуры осмотра конструкции;

иная информация, включаемая 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 требований подпунктов «а» и «б» настоящего пункта, при рассмотрении необязательных указаний государства разработчика ВС, авиационного двигателя или воздушного винта;

г) В случаях, предусмотренных федеральными авиационными правилами - 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 соответствие 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 сертификат типа, дополнительного сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации, либо иного акта об утверждении типовой

конструкции гражданского воздушного судна, выданный до 1 января 1967 года).

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 техническом обслуживании содержащего информацию 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 срока после выполнения работ установленного федеральными авиационными правилами;

б) записи, указанные в подпунктах «б» 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.

Свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна

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

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 9.29 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) 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.

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, выполнившим техническое обслуживание компонента.

Один экземпляр подписанного талона годности компонента передается вместе с отремонтированным компонентом, второй исполнитель работ по ТО компонента хранит у себя в течение срока установленного федеральными авиационными правилами.

Записи о ТО: фальсификация, воспроизведение и изменение.

9.27. 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

9.28. 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.

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

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

б) лицом, работающим под контролем владельца свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов в организации по ТО, если владелец 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 самолета максимальной взлетной массой менее 5700 килограмм или вертолета, на котором он выполняет полеты;

е) обладателем свидетельства пилота или бортмеханика (бортинженера) вертолета до выполнения конкретных работ по техническому обслуживанию, при условии, если:

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

обладатель свидетельства пилота, бортинженера (бортмеханика) прошел соответствующую подготовку и имеет разрешение, предоставленное эксплуатантом в письменной форме на проведение каждого вида работ по техническому обслуживанию, на осуществление которых данный пилот имеет полномочия;

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

эксплуатант установил порядок оценки выполненных работ по техническому обслуживанию обладателем свидетельства пилота, бортинженера (бортмеханика) с целью принятия решения о дальнейшем допуске вертолета к полетам;

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

пилот, бортинженер (бортмеханик) 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 воздушного судна соответствующего вида, находящегося в его владении;

и) обладателем свидетельства пилота свободного аэростата по техническому обслуживанию свободного аэростата, на котором он выполняет полеты, за исключением технического обслуживания свободных аэростатов максимальной взлетной массой более 1000 кг.

Техническое обслуживание и 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

9.30. 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.

9.31. Компонент перед установкой должен быть осмотрен на предмет соответствия его маркировки данным документа, указанного в пункте 9.30 настоящих Правил.

9.32. Установка компонента на воздушное судно запрещена, и он подлежит возврату поставщику, в случаях, если:

изготовитель (организация по ТО) не подтверждает факт изготовления (технического обслуживания) компонента с ограниченным ресурсом;

компонент не прошел проверки, предусмотренной разработчиком компонента;

на компоненте отсутствует маркировка, предусмотренная разработчиком компонента.

9.33. За исключением случаев, предусмотренных пунктом 9.34 настоящих

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.pdf>)

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 с целью предотвращения его установки на воздушное судно или его компонент. Результатом повреждения должен стать неработоспособный компонент, не подлежащий восстановлению.

9.34. 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.

9.35. 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 9.33 настоящих правил, за исключением случаев повреждения компонента перед его продажей или передачей".

Допуск ВС к полетам после изменения конструкции.

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

оформлены документы (свидетельства) в соответствии с пунктом 9.25 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 9.37 настоящих Правил.

9.37. 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.

п) 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 использования 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. Нормы, регламентирующие порядок обслуживания грузоотправителей, грузополучателей и обработку грузов изложены в 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 2007г. № 82, а также в Федеральных авиационных правилах «Сертификационные требования к юридическим лицам, Осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты» утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2003 г. № 150.

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 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 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. № 231⁴;

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, 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

⁴ Зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 20 июня 2003 г., регистрационный № 4804.

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 топлива, 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;

з) не допускает применение воды и водных растворов для очистки внутренних поверхностей емкостей для хранения топлива для заправки в ВС.

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.

В случае исправления ошибки при внесении сведений в документы подтверждающие выдачу топлива, лицо вносящее исправления подтверждает исправления своей подписью.

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

документации 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 РНО 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 лётному экипажу о приведении ВС в надлежащую конфигурацию до начала противообледенительной защиты с последующим проведением контрольной проверки 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 завершения 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».

р) 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;

Изолированный аэродром - аэродром пункта назначения, для которого отсутствует запасной аэродром пункта назначения, пригодный для посадки данного типа воздушного судна;

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

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 и более газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает установленное в спецификации сертификата эксплуатанта пороговое время;

Пороговое время - установленное в спецификации сертификата эксплуатанта расстояние, выраженное во времени полета самолета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует наличия разрешения на выполнение полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO);

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

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, расположенные на аэродроме таким образом, что если одна ВПП закрыта, то полеты можно обеспечивать с помощью другой ВПП;»

с) Дополнить приложением 2 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 контрольной проволоки, шайб или шплинтов;

смазка без демонтажа, в том числе со снятием несилевых 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, приемопередатчиков 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.»